ವಿತ್ತೀಯ ಕಾರ್ಯ ಕಲಾಪಗಳು

೧೯೮೫-೮೬ನೇ ಸಾಲಿನ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಚರ್ಚೆ

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ—೨೪-ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ

ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ದಿನಾಂಕ ೩೧-೩-೧೯೮೬ ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಗಳಿಗೆ ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೩,೪೮,೯೦ ೦೦೦ ರೂ. ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನು ದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದು.

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ—೨೮-ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇರೆಗೆ ೩೧-೩-೧೯೮೬ ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೧,೦೦,೮೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೧೧,೩೨,೫೫,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು (ಮಂಡಿಸಲು) ನಾನು ಭಿನ್ನವಿಸಿ ಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ—೩೧-ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ

ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇಲೆ ೩೧-೩-೧೯೮೬ ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ (ಸರ್ಕಾರಿ ನಿವಾಸದ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು) ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೨೦,೮೦,೭೮,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೭ ೭೭,೬೯,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು (ಮಂಡಿಸಲು) ನಾನು ಬಿನ್ನವಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲಾಗಿದೆ

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗ ಚರ್ಚೆ ಪ್ರಾರಂಭ. ಮಾನ್ಯ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್‌ರವರು ಮಾತನಾಡಿ.

ಈ ಖಾತೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಲು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆಯಾ ಪಕ್ಷಗಳಿಗೆ ಸಮಯವನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷ	...	೧೦೫ ನಿಮಿಷ
ಸಿ.ಪಿ.ಐ. ಪಕ್ಷ	...	೨೦ ನಿಮಿಷ
ಸಿ.ಪಿ.ಎಂ.	...	೧೦
ಬಿ.ಜೆ.ಪಿ.	...	೨೦
ಆಡಳಿತ ಪಕ್ಷ ಮತ್ತು ಅವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ	...	೧೫

ಮೇಲಿನಂತೆ ಸಮಯವನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಸಮಯವನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್ (ಭಟ್ಕಳ).—ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಬಂದ ಮೇಲೆ ಕೆಲವು ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು.

ಈ ಎಲ್ಲಾ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನೂ ನಾನು ನಂಬಬೇಕೆಂದಾದರೆ ಒಂದೇ ಒಂದು ಸಲಕ್ಕೆ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ಒಪ್ಪಿಬಿಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನನಗೆ ಗೊತ್ತು. ಇಂತಹ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲದ ಸದಸ್ಯರು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೊಡುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಹೇಳಿಕೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಕಾರ್ಯಗತವನ್ನು ನೀವ್ಯಾರೂ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವಾದ್ದರಿಂದ ಈ ನಿಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಒಪ್ಪದೆ ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬೇಡಿಕೆ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ೬ ಭಾಗಗಳಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯದು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಬಗ್ಗೆ, ಆಮೇಲೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ, ೩ನೇಯದು, ನೀವು ಅಂದರೆ ಮಂತ್ರಿಯವರು ನೀಡಿದ ಕೆಲವು ಹೇಳಿಕೆಗಳ ಆಣಿಮುತ್ತುಗಳು ಇವೆ. ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಆಣಿ ಮುತ್ತಿನ ಸುರಿಮಳೆಯನ್ನೇ ಸುರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಜಾರಿ ಹೋದ ಮುತ್ತುಗಳನ್ನು ಆರಿಸಿ ಪೋಣಿಸಿದರೆ ನೀವು ಒಬ್ಬ ಸಕ್ಸಸ್‌ಫುಲ್ ಮಂತ್ರಿಯಾಗುತ್ತೀರಿ. ನನ್ನ ತಿಳುವಳಿಕೆ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಹಿಂದೆ ಈ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದವರು ಯಾರು ಅತಿ ಉತ್ತಮ ಹೆಸರನ್ನು ಗಳಿಸಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮಿಂದಲೂ ಸಹ ಇದು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ೪ನೇ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನೀವು ಅತಿ ಹೆಚ್ಚು ಕರವನ್ನು ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಇನ್ನು ೫ನೇಯದಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ಆಗಿರತಕ್ಕಂತಹ ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣ ಅಥವಾ ಮೌಲ್ಯವನ್ನೇ ಆಧರಿಸಿ ಮಾಡಿದ ರಾಜಕಾರಣ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದರ ನಂತರ ಈ ಖಾತೆಯಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಆಗುವ ಅನುಕೂಲ, ಅನಾನುಕೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆಗಳನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನೇರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ನಿಮ್ಮ ಈ ಮುಂದಿನ ಕೂಸು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನು ಇದೇ ರೀತಿ ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಅದು ನಿಮ್ಮ ಕೈ ತಪ್ಪಿ ಹೋಗುವಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಚಾರ ಒಂದು ಇದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ರಸ್ತೆಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ......

೨-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ೪೦ ಪರ್ಸೆಂಟಿನಷ್ಟು ಸಾರಿಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಇನ್ನೂ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿದೆ. ೬೦ ಪರ್ಸೆಂಟಿನಷ್ಟು ಈಗಾಗಲೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆದ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವೆ. ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಉದ್ದೇಶ ಏನು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಅದರ ಎರಡು ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಓದಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

> "The real intention of the Government in this regard was to seek, if the private operators are not operating their services with the four principles–efficiency, adequate economy and properly co-ordinated road transport service, the State Transport Undertaking after forming an opinion that it should and could operate the road transport services in accordance with the four above principles in the public interest."

ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ನಾಲ್ಕು ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆ ಅಥವಾ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ೧೯೬೧ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಹುಟ್ಟಿಕೊಂಡಿದ್ದು ಅದರ ನಂತರ ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಈ ನಾಲ್ಕೂ ಅವಶ್ಯಕತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಈ ತನಕ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬರುವ ಉತ್ತರ ನಿರುತ್ತರ ಹಾಗೂ ಭಯ ಆಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಹೇಳುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಆಗದಿದ್ದರೂ ಕೂಡಾ ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಕೆಲವು ದುರುದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಾ ಇದೆ. ಅದರ ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಹೇಳಿದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ತಪ್ಪುಗಳು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಲೋಪದೋಷಗಳು ತಮ್ಮ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಕಾಣಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲವೇ ? ಅಥವಾ ಕಾಣಿಸಿದ್ದರೂ ಕೂಡಾ, ಕಂಡೂ ಕಾಣದವರಂತೆ ಅದನ್ನು ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೀರಾ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಕೇಳ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನೀವು ಬಹುಶಃ ಅಸಹಾಯಕರಾಗಿ ಕಾಣುವವರಲ್ಲ, ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರೂ ಕೂಡಾ ಸಾಕಷ್ಟು

ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರು. ಅವರು ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಖಾತೆಯನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡರು. ಸಾಕಷ್ಟು ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು. ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ, ಹೀಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದೆಲ್ಲಾ ಹೇಳಿದರು. ಸಂಸ್ಥೆ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಲಾಭ ಮಾಡುತ್ತದೆ, ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ, ಲಗ್ಸುರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತೇನೆ, ಎಂದು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಇಷ್ಟೆಲಾ ಹೇಳಿ, ಹೇಳಿ, ಅವರು ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಏನು ಮಾಡಿದರು ಅಂದರೆ ನಿಮಗೆ ಬಸ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಕೆಲಸ, ರೋಡ್ ಮೇಲೆ ನಿಲ್ಲುವ ಬಸ್‌ಗಳ ಕೆಲಸ, ಮತ್ತಿಂತಾದ ಅವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಖಾತೆಯನ್ನು ನಿಮಗೆ ಬಿಟ್ಟು ಅವರು ಕೃಷಿ ಖಾತೆಯನ್ನು ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ. ನೀವು ಇದನ್ನು ಉತ್ತಮ ಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ ಪ್ರಯತ್ನ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಫಲಕಾರಿ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ, ಅಥವಾ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಮುಂದೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ ಒಂದು ಕಿವಿಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಕೇವಲ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರು ಮಂತ್ರಿ ಅಲ್ಲ. ಅವರು ಇಡೀ ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಸ್ಕೂಟರ್ ನಡೆಸುವ ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿ ಹೆಲ್ಮೆಟ್ ಹಾಕದಿದ್ದರೆ ಅವನಿಗೂ ನೀವು ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೂ ನೀವೇ ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಹಾಗೆಯೇ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತಹ ಎಲ್ಲವಕ್ಕೂ ನೀವೇ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆಗಿದ್ದೀರಿ. ಆದುದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಯ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳಿಗೂ ನೀವೇ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಂಬುದನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ಇಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು, ನಾನು ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆಂದು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟಕ್ಕೆ ಬಂದು ಎರಡು ವರ್ಷದ ಮೇಲೆ ಆಗಿದೆ. ಮಧ್ಯೆಕಾಲಾವಧಿಯಲ್ಲಿ ನಾನು ಬಂದಿದ್ದೇನೆ ಇದುವರೆಗೂ ನಾನು ಒಂದೂ ಪ್ರೆಸ್ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್‌ನ್ನು ಅಫೀಶಿಯಲ್ ಆಗಿ ಕರೆದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಆ ನೀತಿಯನ್ನು ತಾವುಗಳು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಅದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು. ನೀವು ಒಂದೂ ಪ್ರೆಸ್ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್ ಕರೆದಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದು ನನ್ನಂತಹ ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯನಿಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕಲ್ಲ ? ತಾವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರೆಸ್ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್ ಕರೆದು ಹೇಳಿದ್ದೀರೋ, ಅಥವಾ ಅವರು ತಾವಾಗಿಯೇ ನೋಟ್ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೋ ಎಂದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನೀವು ಒಂದು ಕಡೆ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ, ಲುಕ್ಸಾನು ಆದರೆ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದುದು ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುವುದು ತಾವು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಆದಮೇಲೆ ಆಗಿಲ್ಲ, ಲುಕ್ಸಾನು ಆದರೆ ತಾವು ಯಾವರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಎಂದು ನೋಡೋಣ. ಇಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಒಂದು ಆಪಾದನೆ ಇದೆ. ನೀವು ಕೇವಲ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಮಾತ್ರ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಈ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಸೆಕ್ಟಾರ್‌ನವರಿಗೆ ನೀವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ, ಮತ್ತು ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ತಾರತಮ್ಯದ ನೀತಿಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಆಪಾದನೆಗಳು ಬರುತ್ತಾ ಇವೆ. ಒಮ್ಮೊಮ್ಮೆ ಇದು ಸತ್ಯ ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ತಮಗೆ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ ಜನತೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದು. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಆಕ್ಟ್ ೬೮ ಎ. ನಾಲ್ಕನೇ ಕಲಮಿನ ಪ್ರಕಾರ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯವರಿಗೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಿವಿಲೇಜಸ್‌ಗಳು ಇವೆ. ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಅವರು ಅಷ್ಟನ್ನೇ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅವರು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಿವಿಲೇಜಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮತ್ತು ಉಳಿದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೂ ತಾರತಮ್ಯ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನಿಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರು ನಡೆಸಿದರೆ ನಾವು ಅವರನ್ನು ಹೊಗಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಟ್ಟ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದರೆ ಖಂಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತೆಯೇ ನಿಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿಯೂ ಹಾಗೆಯೇ ನಡೆದು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಟ್ಟದ್ದು ಇದ್ದರೆ ನಮ್ಮ ದೋಷಾರೋಪಣೆ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ದೇಶದಲ್ಲಿಯೇ ಈ ಮಾದರಿಯ ನಾಲ್ಕನೇಯ ದೊಡ್ಡ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಸುಮಾರು,

ನನ್ನ ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ೪೦ ಸಾವಿರ ನೌಕರರು ಇದರಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಆರು ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸು ಗಳನ್ನು ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಹೊಂದಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆ ವಗೈರೆಗಳನ್ನು ಇತ್ತೀಚಿಗೆ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರ ಕೆಲಸವನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಆದರೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆ ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರೋ ಅದೇ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಅವರಿಂದ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯವನ್ನೂ ಕೂಡಾ ನಾವು ಅದೇ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೇವಲ ಜಾಸ್ತಿ ಸಂಬಳ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಖುಷಿಯಿಂದ ಹೊರಟು ಹೋಗಬಹುದು. ಅವರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ, ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತನವನ್ನು ಹೊಂದುವ ಮತ್ತು ಆ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನೂ ಕೂಡಾ ನಾವು ಹೊಂದ ತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಮನಗಾಣ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ತಾರತಮ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಈ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಕಮಿಶನ್‌ನವರು ಮೂರು ವಿವಿಧ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಲ್ಲಿ ಮೂರು ವಿಧವಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದನೇಯದು.

1. Industry, the future development of which will be exclusively the responsibility of the State,

2. Industries which will be progressively state-owned and in which the state will therefore generally take the initiative in establishing new undertakings, but in which the private enterprise will also be accepted to be supplementary alternative of the state, the remaining industries of which the future development in general will be left to the initiative and enterprise of the private sector. ನಿಮ್ಮ ಖಾತೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಎರಡನೆಯದರಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿಯೇ ನಾನು ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದು. ತಾವು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ತಾರತಮ್ಯವನ್ನು ಮಾಡದೆ ತಮ್ಮ ಮುಂದಿನ ಕೂಸನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರೋ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರನ್ನು ಸಹ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಒಂದು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಇದುವರೆವಿಗೂ ಯಾವ ವರ್ಷವಾದರೂ ಲಾಭ ಉಂಟಾಗಿದೆಯೇ ? ಒಂದು ವೇಳೆ ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಲಾಭ ಉಂಟಾಗಿದ್ದರೆ ಆ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ನನಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡಿ. ತಾವು ಸುಂದರವಾಗಿ ನಗುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ತಾವು ಆಗಲೇ ಸೋಲು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಾವೇ ಹೊಣೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ತಾವೇ ಸಂಪೂರ್ಣ ಜವಾಬ್ದಾರರು ಎಂದು ಸಹ ನಾನು ಆಪಾದನೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹಿಂದಿನ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಡ ಇದಕ್ಕೆ ಜವಾಬ್ದಾರರು ಮತ್ತು ಹೊಣೆಗಾರರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನನಗೆ ಅನಿಸಿದ್ದು ಏನೆಂದರೆ ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣ ಮಾಡುವಂತಾದ್ದು, ಜನರಿಂದಲೇ ಚುನಾಯಿತರಾದ ಸರ್ಕಾರ, ಜನರ ಸಲುವಾಗಿಯೇ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದ ಸರ್ಕಾರ ಆದ್ದರಿಂದ ನೀವೇನಾದರೂ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೀರೇನೋ ಎಂದು ನಾನು ಆ ಪ್ರಶ್ನೆಯನ್ನು ಕೇಳಬೇಕಾಯಿತು. ಹಿಂದೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿ ಶ್ರೀ ಎಂ. ಪಿ. ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರು ಹೇಳಿಕೆಗಳ ಮೇಲೆ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ನಾವು ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಹೀಗೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟು ಕಡೆಗೆ ಏನೂ ಮಾಡದೆ ಈ ಖಾತೆಯನ್ನೇ ಬಿಟ್ಟು ಹೋದರಲ್ಲ ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಬೇಕಾಯಿತು. ಇನ್ನು ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಸಹಪಾಠಿ ಅಥವಾ ಮುಂದಿನ ಕೂಸಿನ ತಮ್ಮ ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಎಂದು ಕರೆಯೋಣ. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲೂ ಸಹ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಶ್ರೀಮಾನ್ ಜೆ. ಹೆಚ್. ಪಟೇಲ್‌ರವರ ಪತ್ರಿಕಾ ಹೇಳಿಕೆಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಏನಾದರೂ ಈ ಸಿಕ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಮತ್ತು

ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗಳನ್ನು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಅಂತಹ ಯೋಚನೆಯನ್ನಾಗಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ ? ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ನಾನು ಕಳೆದ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಯಾವುದೇ ಪ್ರೆಸ್ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್ ಕರೆದಿಲ್ಲವೆಂದು. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೧೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅಂದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮತ್ತು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಎರಡೂ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೩೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಈ ನಷ್ಟದ ಮೊತ್ತ ಜಾಸ್ತಿ ಇದ್ದರೂ ಇರಬಹುದು. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ರೀತಿಯಾದಂತಹ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ಏನು ಕೊರತೆ ಇದೆ ? ಒಂದು ವೇಳೆ ಏನಾದರೂ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯ ಕೊರತೆ ಇದೆಯೋ ? ಅಥವಾ ಇನ್ನಿತರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಕಾರಣಗಳು ಇದ್ದರೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಒಂದು ಸಂಸಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಆ ಸಂಸಾರದ ಹಿರಿಯರಿಗೆ ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಯಾದರೆ ಮತ್ತು ಏನಾದರೂ ಕಾಯಿಲೆಯಾದರೆ, ಯಾರಾದರೂ ಉದ್ಯೋಗವನ್ನು ಕಳೆದುಕೊಂಡರೆ ಆ ಸಂಸಾರದಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ತೊಂದರೆ ತಮಗೆ ಏನಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಲುವಾಗಿ ಇಡೀ ರಾತ್ರಿಯಲ್ಲೆ ಅಭ್ಯಾಸ ಮಾಡಿದೆ ಆ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಈ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ನೀವು ಐ.ಎ.ಎಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನಾಗಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕಲ್ ಇಂಜಿನೀಯರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಸಿವಿಲ್ ಇಂಜಿನೀಯರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಇಂತಹ ಒಳ್ಳೆಯ ಬುದ್ಧಿವಂತರಿದ್ದರೂ ಕೂಡ ಏತಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ ? ನನ್ನ ಒಂದು ಅನಿಸಿಕೆಯ ಪ್ರಕಾರ ತಾವು ಯಾರು ಬುದ್ಧಿವಂತರೆಂದು ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದಿರೋ ಅವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಹ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವೊಂದು ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಡೀಸೆಲ್ ಜಾಸ್ತಿ ಬಳಸುವುದರಿಂದ ಕೂಡ ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನನ್ನ ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ತಾವು ಪಾಯಿಂಟ್ ಒಂದು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ನಷ್ಟು ಡೀಸೆಲ್ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಿದರೆ ಸುಮಾರು ೧೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯ ನಿಮಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಸ್ವಾಮಿ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ ಹೊಸಬರು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಅವರಿಗೆ ಹೆದರಿಕೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕಾರಣ ಒಂದು ಕಡೆ ಹೊಗೆ, ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ಬಸ್ಸು ಡ್ಯಾನ್ಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಪಾಪ ಯಾರಾದರೂ ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅವರು ಭಯಪಟ್ಟು ಓಡಿ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ನಾನು ಮೊದಲು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣ ಉಳಿಸೋಣವೆಂದು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಒಂದೆರಡು ಸಾರಿ ನಿಮ್ಮ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದಾಗ ಅದರ ಅನುಭವ ಆಗಿ ನನಗೆ ಭಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಹಣ ಖರ್ಚಾದರೂ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ, ಆಟೋದಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗೋಣವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು ನಿಲ್ಲಿಸಿದೆ. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಎರಡು ರೀತಿಯ ಭಯ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಡ್ಯಾನ್ಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಎರಡನೆಯದು ಜೇಬುಕಳ್ಳರು ಜಾಸ್ತಿ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಇವೆರಡರಿಂದ ನನಗೆ ಇನ್ನೂ ಭಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಈ ಜೇಬುಕಳ್ಳರ ವಿಚಾರ ನಿಮಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿದ್ದು ಅಲ್ಲ ಆದರೂ ಕೂಡ ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂತು. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರವನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್. ಈ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಸನ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೂಡ ತಾವು ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೪೫೪ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಈ ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಸುಮಾರು ೩೬.೨ ಪೈಸೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ನಷ್ಟವನ್ನು ಭಾರೀ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿಯೇ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಭಾಷಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨.೨೫ ಲಕ್ಷ ಜನರು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅವರೆಲ್ಲರಿಗೂ ನೀವು ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮತ್ತು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ಸೇರಿ ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ಸುಮಾರು ೩೦ ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್

ಗಳಷ್ಟು ಕವರ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೂ ಕೂಡ ನಷ್ಟ ಮಾತ್ರ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ತಪ್ಪಿಲ್ಲ. ಲಕ್ಷಾಂತರ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಏತಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತೀದ್ದೀರಿ ? ಇದಕ್ಕೆ ನಾನು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಇವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಬ್ಬ ಪ್ರಭಾವಿ ರಾಜಕಾರಣಿ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಈ ಪ್ರಭಾವಿ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳ ಒಂದು ಜಾಲಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸಹ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲ ವಿಪರೀತವಾದ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಈ ಮುದ್ದು ಮಗುವನ್ನು ಸಾಕುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅವರಿನ್ನೂ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಬಹುಶಃ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದಿನ ವಿಚಾರ ಖಾಸಗಿ ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟ. ನಿಮಗೆ ಸುಮಾರಾಗಿ ೫೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟ ಬರೀ ಟೆಂಪೋಗಳ ಓಡಾಟದಿಂದ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏನು ನಿಮಗೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಕೊರತೆ ಆಗಿದೆಯೋ ? ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಬ್ರದರ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದಾದ ಹೋಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೋಲೀಸರಿಗೆ ಇದರ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹಕ್ಕಿಲ್ಲವೇ ? ನಿಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ, ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಇದೆ, ಅದೆಲ್ಲಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೋಮ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಇದೆ, ಪೋಲೀಸರು ಇದ್ದಾರೆ, ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಇದ್ದರೂ ಕೂಡಾ ನಿಮಗೆ ಟೆಂಪೋಗಳನ್ನು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ತಾವು ಇನ್ನೊಂದು ಉಪಾಯ ಮಾಡಿದಿರಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏರಿಸಿ ಇವರನ್ನು ಓಡಿಸಿ ಬಿಡೋಣ ಎಂದು. ಆದರೆ ಅವರು ಓಡಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ ಬೇರೆ ಪ್ಲಾನ್ ಹುಡುಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆಲ್ಲಾ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಳಗೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡಾಗ ಹಾಗೂ ಎಲ್ಲ ವೇಳೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಓನರ್ಸ್ ಬದುಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಕೆಲಸ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಕಚೇರಿಯನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಎರಡು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬಾಡಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇದೂ ಒಂದು ರೀತಿಯ ನಷ್ಟವೇ. ಇದು ಕೇವಲ ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಡಿವಿಜನ್‌ನಲ್ಲಿ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿರುವ ಕಾರಣಗಳನ್ನು ನಾನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ನಂತರ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಲಾಸ್‌ಗೆ ನನ್ನದೇ ಆದಂಥ ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಇಡುತ್ತೇನೆ. ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ ಏತಕ್ಕೆ ಹತ್ತಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಪ್ರಶ್ನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ.—ಊರಿಂದ ಊರಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ರಾಯರೆಡ್ಡಿಯವರೇ ನೀವು ನನ್ನ ಗೆಳೆಯರು ನನ್ನ ಮಗಳು ಇದ್ದಾಳೆ, ಮೂರನೇ ಇಯತ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓದುತ್ತಿದ್ದಾಳೆ, ನಿಮಗಿಂತ ಫಸ್ಟ್‌ಕ್ಲಾಸಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಾಳೆ. ಬಸ್ ಏತಕ್ಕೆ ಹತ್ತಬೇಕು ಎಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾಳೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಬಸ್ಸನ್ನು ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿಗಾಗಿ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ. ಪಿಕ್ ಪಾಕೆಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಏನು ಮಾಡಲಿ ? ಇವರು ಏತಕ್ಕೆ ಹತ್ತುತ್ತಾರೋ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಬೇರೆ ಉಪಾಯ ಇಲ್ಲದೆ ಹತ್ತುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅವರ ಕ್ಷೇತ್ರದಿಂದ ನನಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಪತ್ರಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ರಿಪೋರ್ಟ್ ಬರುತ್ತದೆ. ದಿನಾ ಎರಡು ನೂರು ಕಾಗದಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಡೆಯುವ ಕಾಮಕ್ರೀಡೆಗಳ ವಿಚಾರವಾಗಿಯೂ ಬರುತ್ತವೆ, ಪಿಕ್‌ಪಾಕೆಟ್ ವಿಚಾರವಾಗಿಯೂ ಬರುತ್ತವೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ನನಗೆ ಕಾನ್‌ಫಿಡೆನ್ಸ್ ಇದೆ. ಈ ಸದನದಲ್ಲಿರುವ ನನ್ನ ಸಹ ಸದಸ್ಯರಿಗೂ ಕಾನ್‌ಫಿಡೆನ್ಸ್ ಇದೆ. ನಾವು ಮಾತ್ರ ಪಾಸ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ, ನೀವು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ರಿಸರ್ವ್ ಸೀಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೂತು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮಾತ್ರ ಬಸ್ ಹತ್ತುತ್ತೇವೆ. ಬೇರೆ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ ನಾನು ಹತ್ತುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಿ. ನೀವು ಹೇಳುವ ರೀತಿ ನೋಡಿಕೊಂಡರೆ ನಾನು ಬೇರೆ ವ್ಯವಹಾರಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಹತ್ತುವುದಿಲ್ಲ, ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಹತ್ತಬೇಕೆಂದು

ನಾನು ಕೇಳಿದುದರ ಉದ್ದೇಶ ಇಷ್ಟೆ, ಕಂಫರ್ಟಬಲ್ ಆಗಿ ಸುಖ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬೇರೆ ಊರಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಬಸ್ ಹತ್ತಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಜನಗಳಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಸುಖಪ್ರಯಾಣ ತಾವು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ? ನಿಮ್ಮ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ ಎಫಿಷಿಯನ್ಸಿ. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ನಾಲ್ಕು ಕಾರಣಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟೆ. ಆ ಒಂದು ಕಾರಣವೂ ನಿಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಸವರಾಜ ರಾಯರೆಡ್ಡಿ.—ಸುಖಪ್ರಯಾಣದ ಸಲುವಾಗಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ.ಸಿ. ಯವರು ಟೂರ್ ಅರೇಂಜ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದರೆ ತಾವು ಸುಖ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬಹುದು.

ಚೇರ್ಮನ್.—ತಾವು ದಯವಿಟ್ಟು ಬೇಗ ಮುಗಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ವೇದಾಂತ ಹೆಮ್ಮಿಗೆ.—ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್ ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ ಎಂದರೆ ಯಮ ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಅಯ್ಯೋ ದೇವರೆ ಯಮ ಇರುವವನು ಒಬ್ಬನೇ ! ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೋ ಬಸ್‌ಗಳು ಇವೆಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಜೀವನದಲ್ಲಿ ಬೇಸರವಾದರೆ ಯಮ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಊರು ಮುಟ್ಟಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ: ಬಸ್ ಎಂದರೆ ಯಮರಾಜರ ಸಂತೆ. ನಾವು ಕಂಫರ್ಟಬಲ್ ಆಗಿ ಬೇರೆ ಊರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಬಸ್ ಹತ್ತುತ್ತೇವೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಉದ್ದೇಶ ಅದು, ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ಉದ್ದೇಶ ಅದು. ಅದನ್ನು ನೀವು ಪೂರೈಸಬೇಕು. ತಮ್ಮ ಕಾರ್ಯ ವೈಖರಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ತಿಳಿದು ನೋಡಿ. ಈ ರೀತಿ ಒಂದು ಸದುದ್ದೇಶದಿಂದ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಾ ಹೇಗೆ ? ಕಂಫರ್ಟಬಲ್ ಆಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನು ಪೂರೈಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಂಫರ್ಟಬಲ್ ಆಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಉದ್ದೇಶ ಏನಿದೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ಯಾರಲಲ್ ಆಗಿ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಜನಗಳು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ರಾಯರೆಡ್ಡಿಯವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಬರೀ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಲ್ಲ, ಬರೀ ಹೊಟ್ಟೆ ತುಂಬುವುದಕ್ಕೆ ಊಟ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ, ರುಚಿ ಬೇಕಲ್ಲ, ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿ ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜನರು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ನಿಮ್ಮದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಎಂದು ಇರುತ್ತದೆ. ಇದರ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಏನು ಎಂದರೆ, ಬಸ್ ಹತ್ತಿದರೆ ಬೇಗ ಬಹಳ ಸ್ಪೀಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಸೇರುತ್ತೇವೆ ಎಂದು. ಆದರೆ ನೀವು ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ? ಕೆಂಪು ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕಿರುವುದು ದುಡ್ಡು ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರತು, ನೀವು ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಬೋರ್ಡ್ ಪ್ರಕಾರ ಅದು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ, ಟೈಮ್ ಸಹ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಜನರು ಕೆ ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ ಸಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ ಇದೆ. ಸೂಪರ್‌ಫಾಸ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಎಂದು ಬೋರ್ಡ್ ಬರೆದಿರುತ್ತೀರಿ. ಉಡುಪಿಯಿಂದ ಹೊರಟರೆ ಈ ಅಂತರವನ್ನು ಒಂದು ಗಂಟೆ ೧೦ ನಿಮಿಷದಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನವರು ಮುಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗೆ ಎರಡು ತಾಸಿಗಿಂತ ಮೇಲೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಬೇಕು ಬೇಕಾದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಏನೇನೋ ದುರಸ್ತಿಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅನುಭವಿಸಿಕೊಂಡು ಅದು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರು ಒಳ್ಳೊಳ್ಳೆಯ ಗಡಿಯಾರಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರಿಗೆ ಟೈಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಅಂದಾಜಿಲ್ಲ. ಅವರು ಸುಮ್ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಟೈಮ್ ಗೊತ್ತಾಗುವುದು ಊಟದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಚಹಾ ಹೋಟೆಲ್ ಕಂಡಕೂಡಲೇ ಸಮಯ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವೊಂದು ಹೋಟೆಲ್ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಅವರಿಗೆ ಊಟ ತಿಂಡಿ ವಗೈರೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಹಾಕಿ ಅಥವಾ ಅದನ್ನು ಸೂಪರ್ ಫಾಸ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬೇಕಾದರೂ ಮಾಡಿ, ಅವರು ಆ ಅಂಗಡಿಗಳ ಮುಂದೆ ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇದೆಲ್ಲಾ ಕಾರಣ ಜನ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ ಹತ್ತಿರ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೊಂದು ಲೀಕೇಜ್. ಲೀಕೇಜ್ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರ ಹಿಂದೆ ದೊಡ್ಡ ಜಾಲವೇ

ಇದೆ. ಟಿಕೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಎನ್ನುವುದಕ್ಕಿಂತ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೇ ಪ್ರಯಾಣ, ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೇ ಕೆಲವರು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟರೂ ಸಹ ಚಿಲ್ಲರೆ ಕೊಡದೇ ಪ್ರಯಾಣ ಏರ್ಪಡಿಸುವ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದವರು ಇರುವ ಕಾರಣದಿಂದ, ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ ಲೀಕೇಜ್ ಇದೆಯಲ್ಲ ಅದು ಬೇರೆ, ದುಡ್ಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೇ ಪ್ರಯಾಣ ಏರ್ಪಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕೆಳದರ್ಜೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರು ಮಾಡಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದು ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗದವರು ಮಾಡುವ ವ್ಯವಹಾರ. ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದ್ದು ನಂತರ ಬೇರೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇದೊಂದು ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಲಾಸ್ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನಿಮ್ಮ ನೌಕರ ವರ್ಗದವರು ಶ್ರೀಮಂತರಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಕೆ ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ಬಡವಾಗುತ್ತಾ ಬಡವಾಗುತ್ತಾ ಲಾಸಾಗುತ್ತಾ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಮೂರು ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ದೊಡ್ಡ ಲಾಸ್ ಬೇರೆ. ಇದು ಏತಕ್ಕೆ ಹೀಗಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ವರ್ಗ ಶ್ರೀಮಂತರಾಗುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಂದರೆ ಇದೂ ಒಂದು ತರಹ ಸೋಶಿಯಾಲಿಸಮ್. ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡದೇ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಓನರ್ಸ್‌ಗೆ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ, ಅವರು ಒಂದು ೧೦–೨೦ ಜನ ಸಾಹುಕಾರರಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು. ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ನೌಕರರು ಶ್ರೀಮಂತರಾಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ೧೦–೨೦ ಜನ ಸಾಹುಕಾರರಾಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಿಂತ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನ ಸಾಹುಕಾರರಾಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ, ಇದೂ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಮಾಜವಾದ. ನಿಮ್ಮ ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣಕ್ಕೆ ಭಾರಿ ದೊಡ್ಡ ಉದಾಹರಣೆ.

೨--೩೦ ಪಿ. ಎಂ.

ನಿಮ್ಮ ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣಕ್ಕೆ ಇದು ಭಾರಿ ದೊಡ್ಡ ಉದಾಹರಣೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಉದಾಹರಣೆ. ತಾವು ಬೇಜಾರು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ. ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ಎನ್ನುವ ಶಬ್ದ ಬಹುಶಃ ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅಪ್ಯಾಯಮಾನವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತಾವು ಇದನ್ನು ಕೇಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ನಾನು ಇದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಸಲ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನೀವು ಹಾಗೆಯೇ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆದಕ್ಕಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇಂದು ಈ ತರಹ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ನಾನು ಬಹಳ ಸೀರಿಯಸ್ ಆಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಕೆಲವು ನೌಕರರನ್ನು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಮಾಡಿ ಆದರೆ ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಆಫೀಸರುಗಳು ಏನಾದರೂ ದುರ್ವ್ಯವಹಾರ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅವರನ್ನೂ ವಜಾ ಮಾಡಬೇಕು. ಆದರೆ ವಿಚಾರಣೆ ಬೇಗ ಮುಗಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರನ್ನು ಪುನಃ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದಾಗಲೀ ಬೇಗ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರು ಇದು ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುವವರೆಗೆ ಬಹುಶಃ ೭೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸಂಬಳ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅವರು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆಗಿ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನೂ ನಿರ್ವಹಿಸದೇ ಇದ್ದರೂ ಅವರಿಗೆ ಸಂಬಳ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಕೆಲವು ನೌಕರರು ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆಗಿಯೇ ಇರುತ್ತಾರೆ. ನಿಮಗೆ ಡ್ರೈವರ್ ಕೊರತೆ ಇದೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೊರತೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆದವರು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ನೀವು ವಿಳಂಬ ನೀತಿ ಅನುಸರಿಸುವುದರಿಂದ ನಿಮಗೇ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿಯ ವಿಳಂಬ ನೀತಿ ಅನುಸರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ? ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ನಿಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಆಫೀಸರ್ಸ್ ಇಲ್ಲವೇ ? ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾವುದಾದರೂ ಒತ್ತಡ ಬಂದು ಹಾಗೆಯೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡಿವೆಯೇ ? ಆದುದರಿಂದ ಈ ರೀತಿ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆದವರನ್ನು ಬೇಗ ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಿದರೆ ಲಾಸ್ ಆಗುವುದು ತಪ್ಪುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಈವರೆಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ ಕೆಲವು ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಚಾಸಿ, ಟೈರು, ಬ್ಯಾಟರಿ ವಗೈರೆ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳು ಏನಿವೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡದೇ, ಲೆಕ್ಕ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದು ನಿಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಆಗಿದೆ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಎನ್.ಆರ್.ಇ.ಪಿ. ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪಿಕಾಸಿ, ಗುದ್ದಲಿ ಇರುತ್ತವೆ. ಹೊಸ ಪಿಕಾಸಿ, ಗುದ್ದಲಿ ಇದ್ದರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಮನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆ ಜಾಗಕ್ಕೆ ಹಳೇ ಪಿಕಾಸಿ, ಗುದ್ದಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ೪೦ ಗುದ್ದಲಿ ಹೊಸದು ಇದೆ ಎಂದು ಬರೆದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ, ಹಾಗೆಯೇ ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ಟೈರು ಇದೆ ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹೀಗೂ ಕೂಡ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ,

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ನಾನಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಮೂಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂಬ ಕಲ್ಪನೆ ಇದೆ. ನಾನು ಈ ಇಲಾಖೆ ಹೊರೆ ಹೊರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿನಿಂದಲೂ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಪರ್ಚೇಸಿಂಗ್ ಕಮಿಟಿ ಇದೆ. ಅದರ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಪಡೆದು, ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದರಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಅವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಅಶೋಕ ಲೇಲ್ಯಾಂಡ್, ಟೆಲ್ಕೋ ಕಂಪನಿಗಳಿಂದ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಅವ್ಯವಹಾರ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಅಂಡರ್ ಡೀಲಿಂಗ್ಸ್ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನದೂ ಎರಡನೇ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಇಲ್ಲ. ನಾನು ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ನೋಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ತಮಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗದೇ ಇದ್ದರೂ ಸಹ ದುರ್ನಡತೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅತ್ಯಂತ ವಿಷಾದವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ, ಏಕೆಂದರೆ ಇವತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಡ್ರೈವರ್ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ರೆಕಮೆಂಡ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು, ಕೆಲಸ ಕೊಡಿಸಿ ಎಂದು ಶಾಸಕರ ಹತ್ತಿರ ಮೊದಮೊದಲು ಬರುತ್ತಾರೆ ಕೆಲಸ ಸಿಕ್ಕಿದ ಮೇಲೆ ಅವರ ನಡತೆಗಳು ವಿಪರೀತವಾಗುತ್ತವೆ. ಸಿಬ್ಬಂದಿವರ್ಗದ ದುರ್ನಡತೆ ಸಹಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕವಚನದಲ್ಲಿಯೇ ಮಾತನಾಡಿಸುವುದು, ಪುಂಖಾನುಪುಂಖವಾಗಿ ಇವತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಭಾಷಣ ನಡೆಯುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಅವರು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಬೈಯುವುದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಬೆದರಿಸುವುದು, ಚಿಲ್ಲರೆ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ಕೆಳಗೆ ಇಳಿದು ಹೋಗಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಇವೆಲ್ಲಾ ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಿರತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ಇವತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿವರ್ಗದವರಿಗೆ ತಾಳ್ಮೆ ಇಲ್ಲ. ಅದೇ ಮಾತನ್ನು ದೊಡ್ಡವರಿಗೂ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಒಂದೆರಡು ಸಲ ನಾನು ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ, ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರೂ ಹೀಗೆಯೇ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಕೆಲವರು ಒಳ್ಳೆಯವರೂ ಇದ್ದಾರೆ. ಸೂಪರ್ ಡೀಲಕ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲವರು ಒಳ್ಳೆಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಜನಗಳನ್ನು ಮಾತನಾಡಿಸಿ, ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ, ಪುಂಖಾನುಪುಂಖವಾಗಿ ಬೈಯುವುದು, ಜೋರಾಗಿ ಗಲಾಟೆ ಮಾಡುವುದು, ಈ ಸಂಸ್ಕೃತ ಶ್ಲೋಕಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವನ್ನು ಜೋರಾಗಿ ಬಳಸುತ್ತಾರೆ ಹಾಗೇ ಅದೇ ವಾಕ್ಯಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ದುರ್ನಡತೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸದೇ ಹೋದರೆ, ಜನಗಳು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದೇ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ವಿಚಾರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಮಾಡಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಾನೂನುಗಳು ಅಪ್ಲೈ ಆಗುತ್ತವೆ. ನಿಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ನವರು ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಮಾಡಿದ ಬಗ್ಗೆ ಪೋಲೀಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರು ಎಷ್ಟು ಕೇಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ? ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಯವರು ಎಷ್ಟು ಕೇಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರ ಮೇಲೆ ಎಷ್ಟು ಕೇಸ್ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ ! ಈ ರೀತಿ ಹಾಕಿದ್ದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ದಂಡ ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಕೋರ್ಟ್‌ನಿಂದ ಎಷ್ಟು ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಅದೇ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಿಂದ ಎಷ್ಟು ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಈ ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ......

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಹಿಂದೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ನೊಳಗೋ ಅಥವಾ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನೊಳಗೋ, ಓವರ್ ಲೋಡಿಂಗ್ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದಾಗ ಆ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಚಾಕು ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಸನ್ನಿವೇಶಗಳೂ ಇವೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪೋಲೀಸ್‌ನವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ? ಜನ ಎಲ್ಲಾ ಹೋಗಬೇಕು, ಏನು ಮಾಡುವುದು ?

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಎಲ್ಲೋ ಒಂದು ಲಕ್ಷಕ್ಕೋ, ಐದು ಲಕ್ಷಕ್ಕೋ ಹತ್ತು ಲಕ್ಷಕ್ಕೋ ಈ ಒಂದು ಘಟನೆ ನಡೆದಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಜನರು ಈ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಎಂದರೆ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡುವುದೇ ಅವರ ಕೆಲಸ, ಅದರಿಂದಲೇ ಇಷ್ಟು ವರ್ಷದಿಂದ ಇಂತಹ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಚಾಕು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ, ಹೊಡೆದು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ಕಾರಣ ಸರಿಯಲ್ಲ, ಆದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಏನು ಕಾನೂನು ಇದೆಯೋ ಅದನ್ನೇ ಇವರಿಗೂ ಅನುಸರಿಸಬೇಕು, ತಾರತಮ್ಯ ಆಗಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಯು. ಭೂಪತಿ.—ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಹಾಕದೇ ೪೪ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗಿವೆ, ಸರಿಯಾಗಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡರೆ ೮೮ ಕೋಟಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಮತ್ತೆ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ಹೋಗುವಾಗ, ಆ ಹೊಗೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೇ ಸಾಕು, ಇದು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸು ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಹೊಗೆ ಉಗುಳುವುದಕ್ಕೂ ಒಂದು ಕಾರಣ ಇರುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಯಾದ ಕಾರಣ ಯಾವುದು ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಪೋಲೀಸಿನವರು ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲವೇ ? ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮೆಕಾನಿಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲವೇ ? ಇದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ನೀವು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಸಹ ಹೊಗೆ ಉಗುಳುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕಾಗೇ ಹೈಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಬಿಟಿಎಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಿರುದ್ಧ ರಿಟ್ ಹೋಗಿರುವುದು. ಇನ್ನು ಫ್ಯುಯೆಲ್ ಹೇಗೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ಅನಾವಶ್ಯಕ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಅನಾವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಚಾಲು ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲೇ ಇಟ್ಟಿರುವುದು. ಆ ಶಬ್ದವೋ ಮಧುರವಾಗಿರುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲಿ ಹೋಗಿ ಬರುವವರಿಗೆ ಕೂತಿರುವವರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಕಿರಿಕಿರಿ, ಜೊತೆಗೆ ಶಬ್ದ ಮಾಲಿನ್ಯ ಬೇರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಗೇರ್ ಹಾಕುವುದಕೊಬ್ಬ, ಸ್ಟಿಯರಿಂಗ್ ಹಿಡಿಯುವುದಕೊಬ್ಬ ಇರುತ್ತಾನೆ ಎಂಬುದು ನಾಯಕರಿಗೆ ಪಾಪ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಥರ ಇರುತ್ತದೆ ಬಿಡಿ. ಈಗ ನಿಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲದಲ್ಲಿ ಓವರ್‌ಲೋಡಾಗಿ ೩೦ ಜನರೂ ಸ್ಟಿಯರಿಂಗ್ ಹಿಡಿಯಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೇ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ನಾಯಕರು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದೇನೆಂದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ವಾತಾವರಣವೆಲ್ಲ ನಿಮ್ಮ ಆಡಳಿತದ ಹೊಗೆಯಿಂದ ಉಂಟಾದ ಪರಿಸರ ಮಾಲಿನ್ಯವೇ ತುಂಬಿದೆ ಎಂದು.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಆದರೂ ನಾವೂ ನೀವೂ ಬದುಕಿದ್ದೇವಲ್ಲ ?

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಕೆಲವು ಹಳ್ಳಿಗಳ ಕಡೆ ಜನ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಅನಿವಾರ್ಯವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆಯೇ ವಿನಾ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ ಕಂಡೀಷನ್ ಹೈಕ್ಲಾಸಾಗಿದೆ ಎಂದಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸ್ವಚ್ಛತೆ ಎಂಬುದೇ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಮೂರ್ನಾಲ್ಕು ಮೈಲಿಯ ಪ್ರಯಾಣ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೆ ಸಾಕು ವಾಂತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲೇ ಶೇಂಗಾ ಸಿಪ್ಪೆ, ಇತರ ತಿಂಡಿಗಳ ಚೂರು ಪಾರು, ನೊಣಗಳು—ಇವನ್ನೆಲ್ಲ ಗುಡಿಸಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಒಬ್ಬ ಬಡವನ ಮನೆಗೆ ಒಂದು ವಾರಕ್ಕೆ ಅಡುಗೆಗೆ ಆಗುವಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸಂಚಾಲನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಗಿರುತ್ತದೆಂದರೆ ಎಲ್ಲ ತುಂಡು ತುಂಡು. ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ರೈಕ್. ಅದು ಎಂಥಾ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಯಾವಾಗ ಯಾವ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ಅವರು ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬುದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ತಿಳಿಯುವುದೇ ಇಲ್ಲ, ನೀವು ಇದರ ಬಗೆ ಜಾಗ್ರತೆ ವಹಿಸಬೇಕು. ಪದೇ ಪದೇ ಸ್ಟ್ರೈಕ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರಿಗೆ ನಾಗರೀಕರಿಗೆ ಶಾಲಾ ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಪಡಬಾರದ ಪಾಡು ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ನನ್ನ ಹಾಜರಿಯಲ್ಲೇ ಇವರು ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಬತ್ತಿ ಇಡುತ್ತಿದ್ದಾರಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ನಿಮಗೆ ಬತ್ತಿ ನಾನು ಇಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕಳೆದ ಸಲ ನೀವು ಭಾಷಣ ಮಾಡಿದ ತುಣುಕನ್ನು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಅಷ್ಟೇ.

ಈಗ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಾಕಿಯನ್ನೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳೋಣ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮದಕ್ಕಿಂತ ಬಿಗಿಯಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮವರಿಂದ ಎಷ್ಟು ಕೋಟಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬಾಕಿ ಇದೆ ಎಂದು ನೀವು ಹೇಳಬೇಕು. ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಪೋಲೀಸರಿಂದ ಆರ್.ಟಿ.ಓ.ನವರಿಂದ ಕಿರುಕುಳ ಇದ್ದರೂ ನೀವು ಇದ್ಯಾವುದನ್ನೂ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ನೀವು ಲಾಸು, ಲಾಸು ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ನಿಲ್ಲಲಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಜನಗಳ ಮೇಲೆ ಬಸ್ ಹರಿಸಿ ಅವರನ್ನು ಸಾಯಿಸಲಿ, ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಂತೆ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿ ಡ್ಯಾಮೇಜ್ ಮಾಡಲಿ,

ತಲೆಕೆಳಗಾಗಲಿ ಯಾವುದಕ್ಕೂ ಪೋಲೀಸರು ನಿಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಾಗಿ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಕಾನೂನು ಬಾಹಿರವಾಗಿ ಲಾಭ ಪಡೆಯುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು. ನಿಮ್ಮ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಸ್ ಹಾಕಿರುವುದೂ ಸಹ ತುಂಬಾ ರೇರ್. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಲಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಿಡಿದು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನೀವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಆಮೇಲೆ ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಮೈಂಟೆನೆನ್ಸ್‌ಗೆಂದು ಅವರೇಜು ಎಷ್ಟು ಜನರಿದ್ದಾರೆ ? ನನ್ನ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದ ಪ್ರಕಾರ ೬ ಜನ ಎಂದು ಕಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಹೈಯರ್ ಕೇಡರ್‌ನಿಂದ ಹಿಡಿದು ಹೆಲ್ಪರ್‌ವರೆಗೆ ಇದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಗೆಜೆಟೆಡ್ ಎಲ್ಲ ಹೋಗಿಬಿಟ್ಟರೆ ನಿಮ್ಮ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಉಳಿಯುವುದು ಒಂದೋ ಎರಡೋ ಮಾತ್ರ. ಆದರೆ ಐಎಎಸ್, ಕೆಎಎಸ್ ಆಗಲಿ ಮಹಾ ಬುದ್ಧಿವಂತರನ್ನಾಗಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೆ ಕೇವಲ ಕೂಡೋದು ಕಳೆಯೋದು ಗೊತ್ತಿರುವವರಿಂದಲೇ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು ಲಾಭ ಗಳಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ಯಾವ ಐಎಎಸ್ ಅಥವಾ ಕೆಎಎಸ್ ಆಫೀಸರ್‌ಗಳನ್ನೂ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಅವರು ಲಾಭದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನೀವು ಇಷ್ಟು ದೊಡ್ಡ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರೂ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ೪೦,೦೦೦ ಎಂಪ್ಲಾಯೀಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ೮ ಜನ ಅವರೇಜ್ ಬರುತ್ತದೆ, ಒಬ್ಬರೇ ಒಬ್ಬ ಐಎಎಸ್ ಮತ್ತು ಐಪಿಎಸ್ ಆಫೀಸರ್‌ಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್, ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಹೆಲ್ಪರ್ ಎಲ್ಲ ಸೇರಿ ೩೮,೦೦೦ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ನಿಮಗೂ ಬೇರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೂ ಇರುವ ವ್ಯತ್ಯಾಸವೆಂದರೆ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟರೆ ಡ್ರೈವರ್ ಅದನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡದೆ, ಹೆಲ್ಪರ್ ಬರಬೇಕು, ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಬರಬೇಕು ಎಂದು ಕಾಯುತ್ತಿರುತ್ತಾನೆ. ಆದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು ಕೂಡಲೇ ಅಂಗಿ ಕಳಚಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿ ಜನಗಳನ್ನು ಅವರ ಜಾಗಕ್ಕೆ ತಲುಪಿಸುವಂತೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾನೆ. ಆದರೆ ಜನಗಳಿಗಾಗುವ ತೊಂದರೆ ಬಗ್ಗೆ ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಯೋಚನೆಯೇ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಸುಮ್ಮನೆ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರಕ್ಕೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡರೆ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನ ? ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಲಾಭದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುವ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಫೆಲಿಫರೇಜ್‌ಗೆ ದೊಡ್ಡ ಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಾರಣರಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಅದು ಆಗಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಹಾಗಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟು ಲಾಭ ಗಳಿಸಿದ್ದೀರಿ ? ಎಲ್ಲ ಸವಲತ್ತುಗಳಿದ್ದರೂ ನಷ್ಟದಲ್ಲೇ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರ ಹತ್ತಿರ ಯಾವ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಲ್ಲ, ಸಿವಿಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಲ್ಲ. ಹಾಗಿದ್ದರೂ ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದಾಗಲೆಲ್ಲಾ ಕೊಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಪೋಲೀಸ್‌ನವರಿಗೆ ಆರ್‌ಟಿಓನವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಿಕೊಂಡೂ ಲಾಭದಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ ಕನಿಷ್ಟ ನೂರನ್ನಾದರೂ ಕಷ್ಟಕಾಲಕ್ಕೆ ಎಂದು ಫ್ರೀಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರಬೇಕು, ಏಕೆಂದರೆ ಬಸ್ಸು ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತಾಗ ಆದರಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸ್ಥಿತಿ ಚಿಂತಾಜನಕವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅವರನ್ನು ಮಾತನಾಡಿಸುವವರೇ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ೧೨೦೦ ಬಸ್‌ಗಳ ಪೈಕಿ ೧೦೦ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಅವಸರಕ್ಕೆಂದು ಇಟ್ಟಿರಿ.

ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ನೀವು ಆರಿಸಿ ಬಂದಾಗ ಒಂದು ಸಲ ರೇಟನ್ನು ಏರಿಸಿದಿರಿ. ಜನ ಓ ಎಂದು ಗಲಾಟೆ ಮಾಡಿದಾಗ ೧೦ ಪೈಸೆ ಇಳಿಸಿಬಿಟ್ಟಿರಿ. ಅಂದರೆ ಒಂದು ರೂ. ಹೆಚ್ಚಿಸಿ, ೧೦ ಪೈಸೆ ಆಮೇಲೆ ಇಳಿಸಿ ಕೊನೆಗೂ ೯೦ ಪೈಸೆ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರಿ ನೀವು ಮಾಡುವುದು ಇಂಥದನ್ನು. ಈಗ ಇನ್ನೂ ಬಿಗಿಯಾಗಿ ಶೇಕಡ ೩೦ರಷ್ಟು ಏರಿಸಲು ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ. ಅಸೆಂಬ್ಲಿ ಮುಗಿದ ತಕ್ಷಣವೇ ಬಸ್ ರೇಟನ್ನು ಏರಿಸಲು ಸಿದ್ಧವಾಗಿದ್ದೀರಿ. ನಿಮ್ಮ ಮೈ ದಪ್ಪಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಮೈ ದಪ್ಪ ಆದರೆ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲ. ಚರ್ಮ ದಪ್ಪ ಆಗಬಾರದು, ಅಷ್ಟೇ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—ಕಾಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಮತ್ತು ರೇಜ್ಯಸಗೇಶಟ್ ಸ್ಟೇ ೩ ತಿಂಗಳಿಗೆ ೨೦೮ ಇದ್ದುದ್ದನ್ನು ೫೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮೊದಲು ೨೦೮ ಇತ್ತು. ಈಗ ಅದನ್ನು ಪರ್ ಸೀಟ್ ಪರ್ ಕ್ವಾರ್ಟರ್‌ಗೆ ೨೫ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ಎ. ನಾಯಕ್.—೫೦ ರೂ. ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಏರಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಪ್ರತಿ ಕಾಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಿಗೆ ೧೦ ಸಾವಿರ ಏರಿಸಿದ ಹಾಗಾಯಿತು. ಆ ಬಸ್ ಓಡಿಸುವವರ ಕಷ್ಟ ಸುಖಗಳನ್ನು ನೀವು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಒಂದೇ ಸಲಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ಏರಿಸಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಕಾಂಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಿಗೆ ೫೦೦ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು ೪೦೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಹಾಗೂ ಸ್ಟೇಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನ್ನು ೩೦೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಸ್ಟೇಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಮತ್ತು ಮೊಫ್ಯುಸಲ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ೨೫೦ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಿಗೂ ಸಹ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅವರೂ ಸಹ ಸಂತೋಷ ಪಡಲಿ. ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಮಾಡಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನೀವು ಹೇಳಬಹುದು. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ ಯವರೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಅವರಿಂದಾದರೂ ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿ. ಪರ್ ಸೀಟಿಗೆ ೨೫ ರೂ. ಎಂದು ವಿಧಿಸಿದರೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರಿಗೂ ಸಹ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಇಳಿಸಬೇಕು. ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಮೊಫ್ಯುಸಲ್ ಬಸ್‌ನವರು ಸ್ಟೇಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಬಸ್‌ನವರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂತ ಅನೇಕ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅವರಿಗೆ ಕಡಿಮೆ ದರವನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸುಮಾರು ೧೬ ಲಕ್ಷ ಕನ್‌ಸೀಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈಗ ನೀವು ಒಂದೇ ಸಲ ಇಷ್ಟು ಏರಿಸಿದರೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಬಹುದು. ೬ ಸಾವಿರ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸು ೪ ಸಾವಿರ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸು ಎಲ್ಲ ಸೇರಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಸಾವಿರ ಬಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆ ಪ್ರತಿ ಬಸ್‌ಗೆ ೨೫೦ ರೂ. ಅವರೇಜ್‌ನಂತೆ ಏರಿಸಿರುವುದರಿಂದ ಒಟ್ಟು ೧೨ ಕೋಟಿ ಆದಾಯ ಬರಬೇಕು, ಆದರೆ ೫ ಕೋಟಿ ಎಂದು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ನಾನು ಹೇಳಿದವರಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ರಿಯಾಯಿತಿ ತೋರಿದರೂ ಒಂದು ಕೋಟಿ ಮಾತ್ರ ಲಾಸ್ ಆಗಬಹುದು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿನ ೩೦,೦೦೦ ಗೂಡ್ಸ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇವೆ, ಟ್ರಕ್ಸ್ ಇವೆ, ಅವರಿಗೆ ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ.

(ಶ್ರೀ ತಿಪ್ಪೇಸ್ವಾಮಿಯವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಪೀಠವನ್ನು ಅಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಏಕೆಂದರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್ ಇದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ರೀತಿಯ ಭಯ ಇರುವುದರಿಂದ ನೀವು ಅವರಿಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೇರಿಸಿಲ್ಲ. ಉಳಿದವರಿಗೆ ಬಲವಾದ ಆರ್ಗನೈಜೇಷನ್ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏರಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಮೆಟಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ನಿರ್ಧಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ನೀವು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಹೇಳಬೇಕು. ನೀವು ೨೫೦ ರೂ. ಇಳಿಸಿದ್ದೇವೆ ಹಾಗೂ ಸೀಟನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಏನಾದರೂ ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ಹೊರಡಿಸಿದ್ದೀರಾ? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ಯಾಬಿನೆಟ್ ಡಿಸಿಷನ್ ಆಗಿದೆಯೇ, ತಿಳಿಸಿ.

೩-೦೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಇನ್‌ಎಫಿಷಿಯನ್ಸಿಗೆ ಕಾರಣಗಳಿವೆ. ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಏನಿದೆ ಇದು ಹೆಚ್ಚು ರೆವಿನ್ಯೂ ತರುವಂತಹ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ನಿಮಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಮ್ಮೆ ಎನಿಸಿರಬಹುದು. ನೀವು ನೀಡಿರುವ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ, ೫ ಡಿವಿಜನ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ, ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸ್‌ನಲ್ಲಿರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ವಗೈರೆ ವಗೈರೆ ಎಲ್ಲಾ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ತೋರಿಸಿದಿರಿ. ಕರ್ನಾಟಕ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಕ್ವಾಸಿ ಜುಡಿಶಿಯಲ್ ಬಾಡಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ನಾನ್ ಅಫಿಷಿಯಲ್ಸ್ ಮೆಂಬರ್ಸ್ ವಗೈರೆ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತೋರಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಈ ನಾನ್ ಅಫಿಷಿಯಲ್ ಮೆಂಬರ್ಸನ್ನು ಬದಲು ಮಾಡುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆಯೇ, ಇದ್ದರೆ ಎಷ್ಟು ವರ್ಷಕ್ಕೊಮ್ಮೆ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅಥವಾ ಅವರೇನಾದರೂ ನಿಮ್ಮ ಪಾರ್ಟಿಗೆ ಸೇರಿದವರೇ ಏನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಅದರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನಾದರೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಇಲ್ಲಿ ಮಾಹಿತಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ನಂತರ

ಇಲ್ಲಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಗವರ್ನಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಕೆಲವು ಸವಲತ್ತುಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ. ೫೦ ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ಬಸ್ ಇದೆ. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಅಂದರೆ ಮದ್ರಾಸ್, ಕೇರಳ, ಗೋವ ಮತ್ತು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶ ವಗೈರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳು ಸಿಗುತ್ತದೆ. ಅವರಿಗೆಲ್ಲಾ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ಏನು ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳ ಕೋಟ ಸಿಕ್ಕಿದೆಯೋ ಅದನ್ನು ನೀವು ಪೂರೈಸಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಕೋಟ ಪೂರೈಸದೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ ನಿಮಗೆ ಬರಬೇಕಾದ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನೀವು ಆ ಕೋಟಾಗಳನ್ನು ಕೂಡಲೇ ಪೂರೈಸಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏರುವುದರಿಂದ ರೆವಿನ್ಯು ಏರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಅರಿಯರ್ಸ್‌ನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಂತರ ಲಂಪ್‌ಸಂ ಪೇಮೆಂಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಅದು ಇನ್ನೂ ಎಫಿಷಿಯಂಟ್‌ನಿಂದ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪೋಸ್ಟ್ ಆಫೀಸಿನಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವಂಥಾದ್ದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಅದನ್ನೂ ಎಫಿಷಿಯೆಂಟಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಅದನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಎರಡು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಸೋರಿ ಹೋಗುವುದನ್ನು ಪ್ಲಗ್ ಮಾಡಿದರೆ ನನ್ನ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರದಲ್ಲಿ ೮೦ ರಿಂದ ೯೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಿಮಗೆ ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ವಾದ ಇದೆ. ಆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೀವು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿ, ಚಿಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿ ವಗೈರೆ ಇರುತ್ತಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಆಫೀಸುಗಳಲ್ಲಿ, ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯವರಿಗೆ ಸುಲಭದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಿದರೂ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲ. ಮೊದಲು ಆ ಕಡೆ ಕುಳಿತಿದ್ದವರು ಈಗ ಈ ಕಡೆ ಕುಳಿತವರು ಲಂಚ ವಗೈರೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನೀವು ಬಂದಮೇಲೆ ಏನೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣ ಮಾಡುವವರು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಲಂಚಗುಳಿತನ ಮಾಡುವ ಏಜಂಟರನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಳ್ಳಿ ಆಫೀಸಿನಲ್ಲಿ ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕಿದರೆ ಏನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ನೀವು ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಬೇಕು ಮತ್ತು ಲಂಚಗುಳಿತನ, ಅವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನೀವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಲೆಕ್ಕದ ಪ್ರಕಾರ ನಿಮ್ಮ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ೬ ಲಕ್ಷ ೭೬ ಸಾವಿರದ ೭೫೯ ವಾಹನಗಳಿವೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೪೨.೬ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಏರುತ್ತಿದೆ, ಬಾಕಿಕಡೆ ಏರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ವಗೈರೆಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಸಿದಿರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ನಾವು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತೆ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ ವಾಹನಗಳು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೬೧.೭ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಏರುತ್ತಿವೆ. ಈ ರೀತಿ ತೀವ್ರವಾದ ಏರಿಕೆಗೆ ನೀವು ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಲಕ್ಷ್ಯವಹಿಸಬೇಕು. ಇನ್ನು ಈ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಿಮ್ಮ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ೬,೧೬೬ ವಾಹನಗಳಿವೆ. ಒಂದು ವಾಹನಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್ ಇರಬೇಕು, ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ಒಂದು ಲೈಸನ್ಸ್ ಇರಬೇಕು. ಎಷ್ಟು ವಾಹನ ಇದೆಯೋ ಅಷ್ಟು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಇರಬೇಕು; ಅಷ್ಟು ಇಲ್ಲ. ೩೫,೯೪೫ ಜನ ವಿತೌಟ್ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಗಾಡಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಬಹಳ ಡೇಂಜರ್. ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಏನು ಪರಿಹಾರ ಸೂಚಿಸುತ್ತೀರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ೬ ಕಡೆ ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಈ ಚೆಕ್‌ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಲಕ್ಷ್ಯಕೊಡಬೇಕು, ಲಕ್ಷ್ಯವಹಿಸದೇ ಹೋದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆದವರಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನೆರವಿನಿಂದ ಮತ್ತು ನಿಮ್ಮಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರಮಾಣ ದಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ. ನೀವು ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಪರಿಹಾರದ ಹಣ ಅವರಿಗೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು 'ಇನ್‌ಕ್ರೀಸ್' ಮಾಡಬೇಕು. ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಗಮನಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಕೆಲವು ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ, ಅದು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ನನ್ನ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಅವು ಅಣಿ ಮುತ್ತುಗಳು. ೧೬-೧-೧೯೮೫ ರಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸೇಷನ್ ಆಫ್ ರೂಟ್ಸ್ ಮಾಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳ ಹಾವಳಿಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಶಾಸಕರ ಜೊತೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ನಂತರ ಯಾವ ಯಾವ ಪಕ್ಷದ ಶಾಸಕರ ಜೊತೆ ಎಷ್ಟು ಕಡೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ದಯಮಾಡಿ ಹೇಳಬೇಕು. ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ೧೮-೬-೧೯೮೫ ರಲ್ಲಿ ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಆ ಪೇಪರ್‌ಕಟಿಂಗ್ ಪ್ರಕಾರ ಕೆಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು

ವರ್ಗಮಾಡಿ ಬಿಸಾಕುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ವರ್ಗಾವರ್ಗಿ ಮಾಡಿಸಿದಿರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ನಮಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ದಯಮಾಡಿ ನಿಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಸುಮಾರು ೧೨ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಎಲ್ಲಾ ಪಕ್ಷದ ಶಾಸಕರನ್ನು ಕರೆಸಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಬಹುಶಃ ನನ್ನ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿರುವಂತಹ ವರ್ಗಾವಣೆಯು ಇನ್ನು ಯಾವ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲೂ ಆಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಅನಿಸುತ್ತದೆ. ಕೇವಲ ೭೯–೮೦ ವರ್ಗಾವಣೆ ಆಗಿದೆಯಷ್ಟೆ. ಈ ವರ್ಷ ಮಾಡಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ, ಕೆಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೇ ಉಳಿದುಕೊಂಡು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಕೆಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿದ್ದಾಗ, ನೀವು ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡದೇ ಇದ್ದುದರಿಂದ, ಅವರು ಹಾಗೆ ಉಳಿದುಕೊಂಡು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕೆಟ್ಟವರೇ ಒಳ್ಳೆಯವರೇ, ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೇವಲ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಕೆಟ್ಟವರೋ ಒಳ್ಳೆಯವರೋ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ವರ್ಗಾವಣೆಯಿಂದ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಲಾಸ್ ಆದರೆ, ನಾನು ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆಂದು ಪೇಪರ್‌ನಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ದಿವಸ ಕಾಯಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ವಿಶೇಷ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡುತ್ತೇನೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದು. ಮತ್ತು ನ್ಯಾಷನ್‌ಲೈಸ್ ರೂಟ್ಸ್ ಏನಿದೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು. ಡಿಸೈನ್ ಮತ್ತು ರೀಕಂಡೀಷನ್ ವಗೈರೆ ಆಗಬೇಕು. ಒಳ್ಳೆಯ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಪರಿಹಾರಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್‌ಗೂ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ನಿಮಿಷ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಕೊನೇ ಮಾತು. ಇದು ನಿಮ್ಮ ಕಿವಿಗೆ ಇಂಪಾಗಿ ಕೇಳುತ್ತದೆ.

ಒಬ್ಬ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು.—ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣಕ್ಕೂ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೂ ಏನೂ ಸಂಬಂಧ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣ ನಿಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಿದ್ದು. ಅದು ಅಪಮೌಲ್ಯವಾಗದ ಹಾಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮೈಸೂರು ರೋಡಿನ ಹತ್ತಿರವಿರುವ ಅಜಾದ್ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಅನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯವರು ಎಷ್ಟಕ್ಕೆ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅವರಿಗೆ ಕೇವಲ ಮಾಹಿತಿಗೋಸ್ಕರ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಅಜಾದ್ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಅನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. it is a private body building Company ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ೯೫ ಲಕ್ಷ ರೂ.ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿತ್ತು. ಈಗ ನಮಗೇ ಲಾಭವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ವೈರ್ ಡ್ರಾಯಿಂಗ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಅನ್ನು ೯೫ ಲಕ್ಷರೂ.ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎನ್. ನಾಯಕ್.—೯೦ಲಕ್ಷಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ, ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಅಂದಾಜು ಪ್ರಕಾರ ಅದರ ಯೋಗ್ಯತೆ ಕೇವಲ ೪೦ಲಕ್ಷವೆಂದು ಅಂದಾಜು ಇದೆ. ಅದು ಸಿಕ್ ಯೂನಿಟ್. ವಿ.ಎಸ್.ಐ.ಎಲ್. ವಗೈರೆ, ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರ ನಡೆಸತಕ್ಕಂತಹ ಇತರ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ public undertakings ಇವೆಲ್ಲಾ ಇವೆ. ಅವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ. ಈ ಸಿಕ್ ಯೂನಿಟ್ ಅನ್ನು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡುವುದು ಬೇಡ; ಹೊಸದಾಗಿ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು, ಮೌಲ್ಯಾಧಾರಿತ ರಾಜಕಾರಣಕ್ಕೆ ನೀವು ಮಾಡಿದ ಕೆಲಸ ಸಾಕಷ್ಟು ಯೋಗ್ಯವಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಇದರಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಖರ್ಚು ಕೊನೇ ಪಕ್ಷ ನಾಲ್ಕು ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಹೈಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕಂತಾದ್ದನ್ನು ವಾಪಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಒತ್ತಡಗಳಿವೆ. ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲವೆನ್ನುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಹೇಳಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ಎನ್. ನಾಯಕ್.—ಇನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ವೇಳೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಬೇರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಇಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ತಾಳ್ಮೆಯಿಂದ ಅವರು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ. ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಧರ್ಮಸಿಂಗ್ ನಾರಾಯಣ ಸಿಂಗ್ (ಗುಲ್ಬರ್ಗ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ಕಾರಣಾಂತರದಿಂದ ಗುಲ್ಬರ್ಗಾಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ನಾಯಕರು ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಗೆಳೆಯರಾದ ಶ್ರೀ ಸಿಂಧ್ಯರವರು ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಈ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಮತ್ತು ಇದರ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ವಿಸ್ತಾರವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ನಾಯಕ್‌ರವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ನೀಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ತಾವು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದಂತಹ ಖಾತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಕೇವಲ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಾಹನಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹತ್ತರವಾದ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಪತ್ರಿಕೆಯ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆ ಕೂಡ ತಮಗೇ ಸಿಕ್ಕಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಮಹತ್ತರವಾದ ವಿಚಾರ ಇದೆ, ಬಡವರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವಿಶೇಷವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ ವಿಚಾರವೂ ಕೂಡ ಇದೆ. ಇದು ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನೇರವಾಗಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತಮ್ಮ ಮೇಲೆ ಇದೆ. ಸೀರೆ ಧೋತಿಯನ್ನು ಹಂಚತಕ್ಕ ಕೆಲಸವನ್ನು ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದೆ ಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕಂತಾದ್ದು ಮತ್ತು ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂತಹ ಒಂದು ಕೋಟಿ ೭ ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ಮಹತ್ತರವಾದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತಮ್ಮ ಮೇಲಿದೆ. ೧೯೭೧ರ ಸೆನ್ಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ೧೧.೩೮ ಲಕ್ಷ ಅರ್ಬನ್ ಹೌಸ್ ಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ೧೯೮೧ರ ಸೆನ್ಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ೧೭.೨೨ಲಕ್ಷ ಎಂದು ಇದೆ. ಇವತ್ತು ಮನೆಗಳು ಇವೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ, ಇವತ್ತು ಅರ್ಬನ್ ಪಾಪ್ಯುಲೇಷನ್ ೭೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಪಾಪ್ಯುಲೇಷನ್ ಗ್ರೋತ್ ಅನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ಇವತ್ತು ಮನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಏನಿದೆ ಅದು ಕೂಡ ಸಾಲದು. ೭೧ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ನಾನು ಹೋದಸಲ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ೧೯೭೧-೮೧ರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಏನು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ, ಅದಕ್ಕನುಗುಣವಾಗಿ ಮತ್ತು ಅವರ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾದ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಒಂದು ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಮನೆಗಳ ಸಮಸ್ಯೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಮುಂದುವರಿಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಕರ್ನಾಟಕ ಜನತೆಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ೧೯೭೧ರಲ್ಲಿ ೨.೩೮ ಲಕ್ಷ ಮನೆಗಳಿದ್ದರೆ, ೧೯೮೧ರ ಸೆನ್ಸಸ್ ಪ್ರಕಾರ ೪.೮೫ ಲಕ್ಷ ಮನೆಗಳು ಆಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಲ್ಯಾಂಡ್ ವಾಲ್ಯೂ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ ಸ್ಲಮ್‌ಗಳು ಬೆಳೆಯುತ್ತಿವೆ. ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಮಾಸೀವ್ ಆಗಿ ಪ್ರೋಗ್ರಾಮ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬಡವರಬಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಬೇಕು ಮತ್ತು ಅವರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಶ್ರೀ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್‌ರವರು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನಡೆದಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ೧೯೭೮ರಿಂದ ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಮಿನಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸತಕ್ಕದ್ದು ಇದೆ. ಈ ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಮಿನಿಂದ ಸರ್ಕಾರ ಯಾವರೀತಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಒಳ್ಳೆಯ ತರುಣರಾಗಿದ್ದೀರಿ, ತಮಗೆ ಜನರ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಾಹಿತಿ ಇದೆ. ತಾವು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಮೂವ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಬೆಳೆದುಬಂದ ಕಾರಣ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ತೀವ್ರತರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂಬುದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ

ಈಗ ನೆಸಿಸಿಟಿ ಏನು ಆಗುತ್ತದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಪರಿಹರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಸಿಟಿ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನವರು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬೇರೆ ಏಜೆನ್ಸಿ ಏನಿವೆ ಸ್ಲಮ್ ಬೋರ್ಡ್ ಅದು ಕೂಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೆಲ್ಲಾ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಒಂದೇ ಏಜೆನ್ಸಿಯಿಂದ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಡಿಫರೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಮಾಡತಕ್ಕ ಒಂದು ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಆದರೂ ಕೂಡ ಕೆಲವಕ್ಕೆ ಲಿಮಿಟೇಷನ್ ಇದೆ, ಬೆಂಗಳೂರು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅಂದರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಕಾಶ ಅವರಿಗೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಎಕನಾಮಿಕ್ ವೀಕರ್ ಸೆಕ್ಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವೊಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ, ಒಂದು ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರತಕ್ಕ ಕಡೆ ಸಿಟಿ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಟ್ರಸ್ಟ್‌ಬೋರ್ಡ್ ಇದೆ, ೧೯೭೬ರಲ್ಲಿ ನಾವು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಸಿಸ್ಟ ಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಆಗಿ ಲೇಔಟ್ ಬೆಳೆಯಬೇಕು, ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಡಾವಣೆ ಬರಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ತಾವು ಸಿಟಿ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಬೋರ್ಡ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಒದಗಿಸಿದ್ದೀರಿ? ಕೇವಲ ೧೦ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಇಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರು ಯಾವರೀತಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು? ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಎಷ್ಟು ಇದೆ? ಬ್ಯಾಂಕ್ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಇದೆ, ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳಿಗೆ ಎಫೆಕ್ಟೀವ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಸಿಂಗಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿಗೆ ಪವರ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಮತ್ತೆ ಫಂಡ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹರಿಯಾಣದಲ್ಲಿ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಎಂದು ಇದಕ್ಕೆ ಸಿಂಗಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. Back ground papers writen for the economic and planning Council for Karnataka ಎಂದು ಏನಿದೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಉಲ್ಲೇಖ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ತಜ್ಞರು ಕೂಡ ಯಾವರೀತಿ ಸಮಸ್ಯೆಗೆ ಪರಿಹಾರ ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಹರಿಯಾಣ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಪ್ರಕಾರ ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಕರ್ನಾಟಕ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಎಂದು ಕ್ರಿಯೇಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಮೂರನೇ ಒಂದುಭಾಗ ಪಾಪ್ಯುಲೇಷನ್ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕೂಡ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆ್ಯಕ್ಟ್ ೧೯೭೬ ಅದರಲ್ಲಿ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವುದಾದರೂ ಲ್ಯಾಂಡ್‌ನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಷೋಕಾಸ್ ನೋಟೀಸ್‌ನ್ನು ಇಶ್ಯು ಮಾಡಿ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಸಬ್‌ಸಿಕ್ವೆಂಟ್ ನೋಟೀಸ್ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಬೇಕು, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರೋಗ್ರಾಮ್ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ೧೯೭೬ರ ಆ್ಯಕ್ಟ್ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಅಮೆಂಡ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ಪ್ರಾವಿಜನ್ ಬಿ.ಡಿ.ಎ.ನಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ತರಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಆಗಲಿ, ಬೇರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಆಗಲಿ, ವಸತಿ ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗೆಹರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಹೊರಟಾಗ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಮಾಡುವಾಗ ಪ್ರಾಬ್ಲಮ್ ಬರುತ್ತವೆ, ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಒಂದು ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗ್ಗೆ ಜಪಾನ್ ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾದಲ್ಲೂ ಬಗೆಹರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವುದೇ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಆದರೂ ಅದನ್ನು ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡುವಾಗ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಕಾಂಪನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡಲಾರದೆ, ಅವರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ತರಹ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಆಸ್ಟ್ರೇಲಿಯಾ ಜಪಾನ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಇವೊತ್ತು ನಿಮಗೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇದೆ, ನಿಮಗೆ ದುಡ್ಡು ಇದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಂಡು ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಆಗುತ್ತದೆ ಅದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇವೊತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಬಗ್ಗೆ ಉಲ್ಲೇಖ ಮಾಡಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಯಲ್ ವರ್ಕ್‌ರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂಭತ್ತು ಸಾವಿರ ವರ್ಕ್‌ರ್ಸ್‌ಗೆ ಶೆಲ್ಟರ್ ಒದಗಿಸಿಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು. ಮಧ್ಯಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಫಸ್ಟ್ ಟೈಮ್ ಮಾಡಿದಾಗ ವರ್ಲ್ಡ್ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಲೋನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಟೋಟಲ್ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ೪೭.೭ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಅದರಲ್ಲಿ ೨೨.೯ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ವರ್ಲ್ಡ್ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಸಿಟಿಗಳು ಇವೆ.

ಭೋಪಾಲ ಇಂಡೂರ್ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೌಸಿಂಗ್‌ಗೋಸ್ಕರ ವರಲ್ಡ್ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಸಹಾಯ ಬರತಕ್ಕ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ತಾವು ಕೂಡ ಅದನ್ನು ಗಳಿಸಿಕೊಂಡು ಅದೇ ತರಹ ಸ್ಟಡಿ ಮಾಡಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರತಕ್ಕ ಜನರ ಬಗ್ಗೆ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಸ್ಕೀಮುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕೆಲಸ ನಡೆಯಬೇಕಾದರೆ ಅಷ್ಟು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ನಾನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಲಿಕ್ಕೆ ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅಂದರೆ ಅವರಿಗೂ ಸಹ ಕೆಲವೊಂದು ವಿಚಾರಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಲಿಮಿಟೇಷನ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಡೆಮಾಕ್ರಟಿಕ್ ಸೆಟ್‌ಅಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನರು ತಮ್ಮಿಂದ ಏನು ನಿರೀಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆಸೆ ಆಕಾಂಕ್ಷೆಯಿಂದ ನೋಡುತ್ತಾರೆ, ಅವರ ಆಸೆಯ ಮೇರೆಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರವೃತ್ತಿಯನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಆ ಒಂದು ಇನ್ಸ್‌ಪಿರೇಷನ್ ಬರಬೇಕು, ನನ್ನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬಿಜಲಾನಿ ಹುಡ್ಕೋ ಚೇರ್‌ಮನ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ಮದ್ರಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಆಫೀಸ್ ಆಗುತ್ತಿತ್ತು. ಅದು ಇಲ್ಲಿ ಆಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸ್ಕೀಮ್ ಪ್ರಿಪೇರ್ ಮಾಡಬೇಕು ೩೪ ಟೌನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸರ್ವೆ ಆಗಲೇ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿವೆ. ಮತ್ತೆ ೧೫ ಸ್ಕೀಮುಗಳು ಹುಡ್ಕೋನಲ್ಲಿ ೭.೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ. ಮತ್ತೊಂದು ೨೨ ಸ್ಕೀಮುಗಳು ೧೧.೮೭ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯದು ಇದೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಹುಡ್ಕೋನಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ, ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಕಾರ್ಯಗತವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗುರುತು ಇಲ್ಲ. ನನ್ನ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದು, ಟೋಟಲ್ ರಿಕ್ವೈರ್‌ಮೆಂಟ್ ಏನಿದೆ ಅದು ಆದಮೇಲೆ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸರ್ವೆ ಕಂಡಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಯಾವರೀತಿಯಾಗಿ ಹುಡ್ಕೋನಿಂದ ನೆರವು ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ತಾವು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಲಿಕ್ಕೆ ದುಡ್ಡು ಸಹಾಯ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಹಿಂದೆ ಮಾನ್ಯ ತಿಮ್ಮೇಗೌಡರು ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಚೇರ್ಮನ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ಕೆಲವರಿಗೆ ಹಣದ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇತ್ತು. ನಾನು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ನೋಡಿದರೆ ಒಂದೂವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ವಸೂಲಾಗುವುದು ಇತ್ತು. ಆ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಬೇರೆ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶದವರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಹುಡ್ಕೋನಲ್ಲಿ ಲೋನ್ ತಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ವಸೂಲಾಗತಕ್ಕದ್ದು ಇದೆ. ಈಗ ಯಾವ ಸ್ಟೇಜ್‌ನಲ್ಲಿದೆ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ ಎಂಬುದು ಗುರುತಿಲ್ಲ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

೩-೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ; ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಡಕ್ಕಿ ಬಟ್ಟಿ ತಯಾರು ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೂ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ೪೯೪ ಹಮಾಲೀಸ್‌ಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ರಾತ್ರಿ ಹಗಲು ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂಥ ಕೆಲಸಗಾರರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಬಡವರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಕೊಡುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮತ್ತು ಮಂತ್ರಿಯವರು ಹೆಚ್ಚಿನ ಕಾಳಜಿವಹಿಸಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಮುಖಾಂತರ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಜನತಾ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ನಾನ್ ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಮು ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಮು ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೭೮ಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು. ಸಬ್ಸಿಡಿ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹುಡ್ಕೋ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಣ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ೧೯೭೮ ರಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೭೮ ರಿಂದ ೮೫ ರವರೆಗೆ ಒಟ್ಟು ೨,೮೯,೨೩೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ೨,೩೫,೬೬೨ ಮನೆಗಳನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಕಟ್ಟಲಾಗಿದೆ. ಕಟ್ಟದೇ ಇರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳು ೫೩,೫೬೮ ಇದು ಬ್ಯಾಕ್‌ಲಾಗ್. ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ೫೫,೨೫ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ೧೧.೦೪ ಕೋಟಿ ರೂಗಳ ಹಣವನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಬ್ಯಾಕ್‌ಲ್ಯಾಗ್ ಸೇರಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಮನೆಗಳು ಆಗುತ್ತದೆ. ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ೧೬,೫೬ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಯೋಜನೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ನಿಮ್ಮ ಪುಸ್ತಕದಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಅಂಕಿಸಂಖ್ಯೆಗಳು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಿಮಗೆ ಖಾತೆ ಸಿಕ್ಕಿದೆ, ನೀವು ಸ್ವಲ್ಪ

ಒತ್ತಡ ತಂದು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ೧೯೭೮ ರಿಂದ ೮೦ರವರೆಗೆ ಮುಗಿಯದೇ ಇದ್ದಂಥ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಜೊತೆ ಹೊಡೆದಾಡಿ ಮೂರುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡಿಸಿದ್ದೆವು. ಹಣಕಾಸಿನ ಇಲಾಖೆಯವರು ಸುಲಭವಾಗಿ ಹಣ ಬಿಡುಗಡೆ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ೧೯೮೫-೮೬ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ೫೫,೦೦೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆನ್ನುವ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ೭ನೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ೫.೫ ಲಕ್ಷ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಉಲ್ಲೇಖ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದಕ್ಕೆ ೧೩೫ ಕೋಟಿ ಪ್ರಾವೈಡ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಒಂದು ಕಡೆ ಹಣ ಇಲ್ಲ, ಬ್ಯಾಕ್‌ಲಾಗ್ ಕೂಡ ಇದೆ. ೬ನೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮುಗಿಯದೇ ಇರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ೭ನೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ೫.೫ ಲಕ್ಷ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ. ನಿಮಗೆ ಮನಸ್ಸು ಇದ್ದರೆ, ಆ ಭಾವನೆ ಇದ್ದರೆ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ೧೯೮೩-೮೪ರಲ್ಲಿ ೧೯೮೪-೮೫ರಲ್ಲಿ, ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದ ಭಾವನೆ ಯಾವರೀತಿ ಇತ್ತು. ೬ನೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ, ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಜೇಷನ್ ಸಮಸ್ಯೆ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಹಣ ಒದಗಿಸಬೇಕು. ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಣ ಒದಗಿಸಿಲ್ಲ. ಬಿ.ಡಿ.ಓ. ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜೆ.ಇ. ಸಂಖ್ಯೆ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡು ಎಂದು ಯಾವರೀತಿ ಇದೆ. ಅದೇರೀತಿ ರೂರಲ್ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ೨೦,೦೦೦ ಜನಸಂಖ್ಯೆಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಇರತಕ್ಕ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಭಾಗ್ಯಮಂದಿರಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ೧೯೭೯-೮೦ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ೭೫೨೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ೨.೪೦ ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೮೧-೮೨ರಲ್ಲಿ ೬,೦೦೦ ಮನೆಗಳಿಗೆ ೨೦೦ ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೮೨-೮೩ರಲ್ಲಿ ೭,೦೦೦ ಮನೆಗಳಿಗೆ ೧೭೯ ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿತ್ತು. ೧೯೮೩-೮೪ ರಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಕೇವಲ ಭಾಗ್ಯಮಂದಿರ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ೧೦೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಹಣ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ೧೯೮೪-೮೫ರಲ್ಲಿ ೪೫೦೦ ಮನೆಗಳಿಗೆ ೪೪ ಲಕ್ಷ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ೧೯೮೫-೮೬ರಲ್ಲಿ ೪೫ ಲಕ್ಷ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ೧೯೮೧ ರಿಂದ ೮೫ರವರೆಗೆ ಪಟ್ಟಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸ ಮಾಡುವಂಥ ಬಡವರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಭಾಗ್ಯ ಮಂದಿರ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಎಕ್ಸಪೆರಿಮೆಂಟಲ್ ಲೋಕಾಸ್ಟ್ ಹೌಸ್ಸಸ್ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ೧೯೮೨ರಲ್ಲಿ ೧೭೫೦ ರೂಪಾಯಿ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ಸ್ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇತ್ತು. ೧೯೭೬ ರಿಂದಲೂ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಈ ಸ್ಕೀಮು ೧೯೮೫ರ ವರೆಗೆ ೧,೪೩,೭೮೨ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ೪೧,೭೪೩ ಬಾಕಿ ಇವೆ. ಬಡವರಿಗೆ ೨೦೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಧನಸಹಾಯ ಕೊಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ. ೪೧,೭೪೩ ಮನೆಗಳು ಇನ್ ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರವಾಗಲಿ ಇಲಾಖೆಯಾಗಲೀ ಕಾಳಜಿವಹಿಸಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ೧೯೮೫-೮೬ಕ್ಕೆ ಟಾರ್ಗೆಟ್ ೨೬.೨೮೫ ಎಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ೧೫,೪೫೮ ಆಗಿವೆ. ಅಂದರೆ ಸರ್ಕಾರ, ಜನತಾ ಮನೆಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಆಗಲೀ, ಭಾಗ್ಯಮಂದಿರದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಾಗಲೀ, ಲೋಕಾಸ್ಟ್ ಹೌಸ್ಸಸ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಾಗಲೀ, ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬರತಕ್ಕ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಬಡವರಿಗೆ ನಿವೇಶನ ಕೊಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನೇರವಾಗಿ ಕೂಲಂಕುಷವಾಗಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಬಹಳ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಸಹಾಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಜನತಾ ಹೌಸಿಂಗ್ ಸ್ಕೀಮ್ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ನಾವು ಇಂಟರ್‌ಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಹುಡ್ಕೋ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹರಿಜನ ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಯೋಜನೆ ಇದೆ, ಹುಡ್ಕೋ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಣಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿ ಜಾಸ್ತಿ ಆದ್ದರಿಂದ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಸಹಾಯ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕಡಿಮೆ ಬಡ್ಡಿಯ ಮೇಲೆ ಹಣವನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಾವು ೭೪ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಗುರಿಯನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು. ಆದರೆ ೪೫ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ೧೯೮೩ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಕಡಿಮೆ ಬಡ್ಡಿಗೆ ನೆರವು ಪಡೆದು ಸಹಾಯ ಮಾಡುವಂತಹ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಪೂರ್ಣ ಕೈಬಿಟ್ಟಿದೆ. ೧೯೮೩ನೇ ಇಸವಿಯಿಂದ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ಸಹಾಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಅದಕ

ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಉಲ್ಲೇಖ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಬ್ಯಾಂಕಿನವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸಮಾಲೋಚನೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ ವೆನ್ನುವುದು ಫರ್‌ಫಾರ್ಮೆನ್ಸ್ ಬಡ್ಜೆಟ್ ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ನೌಕರಿಗಾಗಿ ಕ್ವಾಟ್ರಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಸ್ಕೀಮ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೆವು, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿವೇಸು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರಿಗೆ ಸೈಟು, ಮನೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಅಂತಹವರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇತ್ತು. ಮನೆ ನಿವೇಶನ ಇಲ್ಲದೇ ಇರತಕ್ಕವರು ೧೩.೨೫ ಲಕ್ಷ ಜನರು ಇದ್ದಾರೆ. ಇದು ವರೆಗೆ ಮನೆ ನಿವೇಶನ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿರುವವರ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೧.೮೦ ಲಕ್ಷ ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಕೂಡ ಈ ಖಾತೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು, ೧೯೭೨ ರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಯಾರ್ಯಾರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳು ಇಲ್ಲ, ಯಾರ್ಯಾರಿಗೆ ವಾರ್ಷಿಕ ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ, ಬಡತನ ರೇಖೆಯ ಕೆಳಗಡೆ ಇರತಕ್ಕವರು ಯಾರಿದ್ದಾರೆ, ಯಾರೂ ಕಡು ಬಡವರಿದ್ದಾರೆ. ಅಂತಹವರಿಗೆ ಮನೆ ಮತ್ತು ಮನೆ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಂತಹ ಲವಲವಿಕೆ ಇವರಿಗೆ, ಇಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಜನರಿಗೆ ಸೈಟು ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸರ್ವೆ ಕಂಡೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ನಾವು ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡು ವುದರಲ್ಲಿ ಟಾಪ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ೧೯೮೦ರ ಆಚೆಗೆ ಮಾಡಿದಂತಹ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು. ೧೯೮೩ರ ನಂತರ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ನಿಂತುಹೋಗಿವೆ. ಬಡವರಿಗೆ ನಿವೇಶನ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸರ್ವೆ ಕಂಡೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ನೀವು ಜನರಿಗೆ ಸೈಟು ಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗಿಲ್ಲ. ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಜಿಶನ್ ಕೇಸುಗಳು ೫೯೬ ಕೇಸುಗಳು ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಪೆಂಡಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿವೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಹಿಂದೆ ೮೦೦ ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಕೇಸುಗಳು ಇದ್ದವು. ಇವತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ವತಿಯಿಂದ ೩೭ ಸಾವಿರದ ೫೮೭ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರ ಕಡೆಯಿಂದ ೧ ಲಕ್ಷದ ೫೮ ಸಾವಿರ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕೇಸುಗಳು ತೀರ್ಮಾನವಾದರೆ ಬಡವರಿಗೆ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೇಸುಗಳು ಬಂದಾಗ ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಕಮಿಷನರ್‌ಗಳು ಕೋರ್ಟ್‌ಗೆ ಹಾಜರಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಇದಕ್ಕೆ ಈಗಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನರು ಎನಿದ್ದಾರೆ, ಅಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕ ಸ್ಕೀಮ್ ಇದೆ. ಜಮೀನನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ರೈತರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಗುರುತು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ತಮಗೆ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳ ಮುಖಾಂತರ ತಮಗ ತಿಳಿಯಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ವಸತಿ ಖಾತೆ ಬಹಳ ಮಹತ್ವವಾದಂತಹ ಖಾತೆ, ಬಡವರಿಗೆ ಹರಿಜನ ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರಿಗೆ ಕಾಳಜಿ ಇದೆ. ಅವರು ಇದರ ಕಡೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನಕೊಟ್ಟು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ, ನಾನು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಜಿ. ಚನ್ನಪ್ಪ (ಮಾಗಡಿ). — ಮಾನ್ಯ ಛೇರ್ಮನ್‌ರವರೆ, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಟ್ಟಿರುವ ಸಾರಿಗೆ, ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ನಾನು ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡುತ್ತಾ ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿರತಕ್ಕ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯ ಗಳ ಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಿಗೆ ಸಲಹೆಯನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕದ ವಿಷಯವಾಗಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಅಲ್ಲಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೂ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೂ ಯಾವತ್ತೂ ಕೂಡ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲ, ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಈ ಖಾತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಆಡಳಿತ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಜಿಲ್ಲಾವಾರು ಸದಸ್ಯರುಗಳನ್ನು ಕರೆದು ಅವರ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವರೀತಿಯ ರೀತಿನಿಯಮಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಂಬುದನ್ನು ಕಂಡು

ಕೊಂಡು ಅದರಂತೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕರ. ಮಾತನಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಲಾಭ ಬರುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಮಾತನಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಉತ್ತಮ ಗೊಂಡಿದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಜನಗಳಿಂದ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕಾರ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಆರು ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇದ್ದಂತಹ ಕೊಳಚೆ-ನಾತವನ್ನು ತೊಳೆಯ ಬೇಕಾದರೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕದಂ ಒಂದೆರಡು ತಿಂಗಳುಗಳಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಇದ್ದಂಥ ಕೊಳೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸಿನ ಟೈರು ಮತ್ತು ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ನಷ್ಟವಾಗಿದೆಯೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿದಂತಹ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹೊಸದಾಗಿ ಯಾವುದೇ ನಷ್ಟ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಈ ಸರ್ಕಾರ ಅಧಿಕಾರಕ್ಕೆ ಬಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಈ ಖಾತೆಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಮೇಲೆ ಬಸ್ಸಿನ ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡಿಲ್ಲ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗಿಲ್ಲ. ಈಗಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದಲೇ ಲಾಭವನ್ನು ತೋರಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಮಹತ್ವಾಕಾಂಕ್ಷೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ನಷ್ಟವಾಗದಂತೆ ಮಾಡಿ ಲಾಭವನ್ನು ಗಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯತೆ ಇದೆಯೆಂದು ತೋರಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು. ಆ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನೇನು ಸಹಕಾರ ಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು, ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು, ಹೆಲ್ಪರ್‌ಗಳು ೩೮ ಸಾವಿರ ಜನ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ೩೮ ಸಾವಿರ ಜನಗಳಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೭-೮ ಸಾವಿರ ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒಬ್ಬ ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಲಿಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿ ಮಾಲೀಕನ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಮೂರು ಜನರು ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಏಳೆಂಟು ಜನ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಒಬ್ಬ ಕಂಡಕ್ಟರ್. ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರ್, ಒಬ್ಬ ಕ್ಲೀನರ್ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ನೌಕರರುಗಳಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಸಂಬಳ ಕೂಡ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರು ಕೊಡುವಂತೆ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರ ಜೀವನನಿಶ್ಚಿಂತವಾಗಿಲ್ಲ, ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಟೂರಿಸ್ಟ್ 'ಎಸ್.ಆರ್.ಎಂ.ಎಸ್.' ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಎಂದು ಚಿಕ್ಕಣ್ಣ ಎಂಬುವರು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರು. ಚಿಕ್ಕಣ್ಣ ಎಂಬುವರು ಸತ್ತಾಗ ಅವರ ಲೆಕ್ಕವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಬಹಳ ವ್ಯಥೆಯಾಯಿತು. ನಾವು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು ಅವರು ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದ್ದಾರೆ ಅವರು ಉಚ್ಛ್ರಾಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆಂದು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು ಅವರು ಸತ್ತಾಗ ಕೇವಲ ೧ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರಾಪರ್ಟಿ ಮಾತ್ರ ಇತ್ತು, ೬-೮ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇದ್ದುವು. ೭ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ೬-೭ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬಸ್ಸಿನ ಟೈರು ಟ್ಯೂಬ್‌ಗಳ ಬಾಕಿ ಇತ್ತು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿದಾಗ ಮೈ ಕೂದಲು ಜುಮ್ ಎಂದಿತು, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಸಾಹುಕಾರರಾಗುತ್ತಾರೆಂದು ನಾವು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿರುತ್ತೇವೆ. ಬಸ್‌ಗಳ ಮಾಲೀಕರಾಗಿದ್ದಾಗ ಅನೇಕ ಕಂಪನಿಗಳು ಸಾಲ ಕೊಡುತ್ತವೆ ಸಾಹುಕಾರರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ನಮಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಹಣ ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಕಂಪನಿಗಳವರಿಗೆ ಇರುತ್ತದೆ, ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕಂಪನಿಗಳವರು ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದು ಯಾರಿಗೂ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಇದು ಅಗೋಚರವಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಸಂಸ್ಥೆ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಲಾಭ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದು ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಲ್ಲ. ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲಿಯೇ ಮುಂದುವರಿದಂತಹ ರಾಷ್ಟ್ರವನ್ನೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಲಾಭವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ.

ಜನಗಳ ಸೌಕರ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ಹಾಗೂ ಜನಗಳ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಇದನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸರ್ಕಾರ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹದ್ದಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ ಎಲ್ಲ ಕಾರ್ಖಾನೆಯಿಂದಲೂ ಲಾಭವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಟ್ರಾವಲರ್ಸ್ ಬಂಗ್ಲೋವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾದರೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಯಾವುದೇ ಟ್ರಾವಲರ್ಸ್ ಬಂಗ್ಲೋ ಲಾಭದಾಯಕ

ವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆ ಒಂದು ಕಾರಣಕ್ಕಾಗಿ ಟ್ರಾವೆಲರ್ಸ್ ಬಂಗ್ಲೋ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಅಂತ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ನಾವು ಇಟ್ಟು ಕೊಳ್ಳಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಬರುವಂತಹ ಕೆಲವು ಬಾಬುಗಳಲ್ಲಿ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಲಾಭದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೇ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ರೀತಿ ನಾವು ಮಾತನಾಡುವುದಾದರೂ ಕೂಡ ಲಾಭವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಇದರಿಂದ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ಅಷ್ಟೊಂದು ಸುಲಭ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಖರ್ಚುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ರಿಪೇರಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ, ಈ ರೀತಿಯ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ತೊಂದರೆಗಳು ಇರುತ್ತವೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಏಕ್‌ದಮ್ ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿ ಉತ್ತಮಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಿಂದೆ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಕೆಂಗಲ್ ಹನುಮಂತಯ್ಯನವರು ರೈಲ್ವೇ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದಾಗ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಷ್ಟದಲ್ಲೇ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಂಥ ರೈಲ್ವೇ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸಿಕೊಟ್ಟರು. ಅದೇ ರೀತಿಯ ದಿಟ್ಟತನವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಮನೋಭಾವದಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿವರೆ ಉತ್ಪ್ರೇಕ್ಷೆಯಾಗಲಾರದೆಂದು ನಾನಾದರೂ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಲೋಪದೋಷಗಳಿವೆ ಎಂಬುದಾಗಿ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಕಡಲೆ ಕಾಯಿ ತಿಂದು ಸಿಪ್ಪೆಯನ್ನು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಹಾಕುವಂತಹದ್ದು ಕಸವನ್ನು ಹಾಕುವಂತಹದ್ದು ಬೀಡಿ ತುಂಡನ್ನು ಹಾಕುವಂತಹದ್ದು, ಇದಕ್ಕೆ ಆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಇಬ್ಬರೇ ಕಾರಣವಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹಾಕಿರುವಂತಹದ್ದು ನಮ್ಮ ದುಡ್ಡು. ಅದರ ಪರಿಸರವನ್ನು ಅಷ್ಟರಮಟ್ಟಿಗೆ ಶುಚಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಕಾಪಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ನಾವು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಸ-ಕಡ್ಡಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದಾಗ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಅಥವಾ ಡ್ರೈವರ್ ಕೇಳಿದರೆ, ಬಸ್ಸು ನಿಮ್ಮ ಅಪ್ಪನದಲ್ಲ, ನಾವು ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮದು ಬಸ್ಸು, ನೀವು ಆ ರೀತಿ ಹೇಳುವ ಹಕ್ಕು ಇಲ್ಲ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿರುವಂತಹ ಮಾತುಗಳನ್ನು ನಾವೇ ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಯಾರು ಇರುತ್ತಾರೋ ಅವರು ಇದು ನಮ್ಮ ವಸ್ತು, ಇದರಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಹಣವೂ ಇದೆ, ಇದನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿಡಬೇಕಾದುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ, ಎಂಬುದಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಶುಚಿಯಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬೀಡಿ ತುಂಡಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಸಿಗರೇಟ್ ತುಂಡಾಗಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ ಕಡಲೆಕಾಯಿ ಸಿಪ್ಪೆ ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ನಾವು ಮೊದಲು ಅರಿತುಕೊಳ್ಳದಿದ್ದರೆ, ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿಡುವುದು ಅವರ ಕರ್ತವ್ಯ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಹೋಗುವಾಗ ಹತ್ತಾರು ಕಡೆ ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಶುಚಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಬಸ್ಸು ಸಂಜೆ ಡಿಪೋಗೆ ಹೋದಾಗ ಗ್ಯಾರೇಜಿನಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಹಂತದಲ್ಲೂ ಅದನ್ನು ಕ್ಲೀನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಅನೇಕ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅವರು ಮೊದಲು ತಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅದೇ ರೀತಿ ಸೋರಿ ಹೋಗತಕ್ಕಂತಹದ್ದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿಬೇಕಾದರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಉತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಾದರೂ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಕೂಡ ಯಾರೂ ಟಿಕೆಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ, ಅಂತಹವರ ಮೇಲೆ ಉಗ್ರವಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುವುದು ಎಂಬ ಕಾನೂನನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಜಾರಿಗೆ ತಂದಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಟಿಕೆಟ್‌ನ್ನು ಕೇಳಿ ಪಡೆಯತಕ್ಕಂತಹದ್ದು ಪ್ರಯಾಣಿಕನ ಕರ್ತವ್ಯ. ಅದನ್ನು ಅವರು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕ ಆದಾಯ ತಾನೆ ತಾನಾಗಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ. ನಾವು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಶಾಮೀಲಾಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ನಿಂದ ಟಿಕೆಟ್‌ನ್ನು ಪಡೆದಾಗ ೨೫ ಪೈಸೆ ಕಡಿಮೆ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಆ ಟಿಕೆಟ್‌ನ್ನು ಪುನಃ ವಾಪಸ್ಸು ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಬಿಡುತ್ತೇವೆ. ಅವರಿಗೆ ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡಬಾರದು. ನಾವು ಕೊಟ್ಟಂಥ ಹಣ ಇದು, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕಂತಹ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ನಾವು ಆ ತಿಳಿದುಕೊಂಡರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸೋರಿಹೋಗತಕ್ಕಂತಹ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಹಣವನ್ನು

ಗಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ, ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಮೊದಲು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಸಂದೇಹವೂ ಇಲ್ಲ ಅಂತ ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಅದೇ ರೀತಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆಗತಕ್ಕ ಕಷ್ಟಗಳಿಗೆ ನಾವೇ ಹೊಣೆಗಾರರು. ಮನುಷ್ಯನಾದವನಿಗೆ ಆಸೆ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಹಣವನ್ನು ಗಳಿಸಬೇಕು. ಉಪ್ಪರಿಗೆ ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು. ನನ್ನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಆಸ್ತಿಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರಿಗೂ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದ ಹಾಗೆ ನೋಡಿ ಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ. ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಜೆಗಳೇ ಪ್ರಭುಗಳು ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳುವಾಗ ನಮ್ಮ ರ್ತವ್ಯವನ್ನು ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಅರಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇನ್ನೊಬ್ಬರನ್ನು ದೂಷಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ನಮ್ಮನ್ನು ನಾವು ಮೊದಲು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಆಗುತ್ತಿರುವ ಸೋರಿಕೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದರು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಖಾತೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೇವಲ ೫-೬ ತಿಂಗಳಾಗಿದೆ. ಈ ೫-೬ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸರಿಪಡಿಸಿ ಲಾಭವನ್ನು ಗಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಸದ್ಯಕ್ಕಂತೂ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಲೋಪದೋಷ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂತಹ ಔದಾರ್ಯದ ಮನೋಭಾವವನ್ನು ತೋರಿಸಿ ಈ ಬಸ್ಸು ನನ್ನದು, ರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ನನ್ನ ಕೈಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಇದನ್ನು ಶುಚಿಯಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದುದು, ಹಾಗೂ ಅದನ್ನು ಅನುಕೂಲಕರವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವಂತಹದ್ದು ನನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯ ಎಂಬ ಮನೋಭಾವ ಅಲ್ಲಿನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಬರಬೇಕು. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಆಗಾಗ್ಗೆ ತರಬೇತಿ ಶಾಲೆಗಳನ್ನು ತೆರೆದು, ಅವರಿಗೆ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದೆನಿಸುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೂ ಇದೆ. ನಾವುಗಳು ನಮ್ಮ ನಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಲಾಸಾಗುವುದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವಿಲ್ಲ, ಅದು ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ಇದೇ ರೀತಿ ಟೈರು ಟ್ಯೂಬುಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ ಕಮೀಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯ ಟೈರುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಂಡು ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಲೆಯನ್ನು ನಮೂದು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಆರೋಪವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾಡಿದರು. ನಾನೂಕೂಡ ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ನೋಡಿದ ಮೇಲೆ ನಿಜವಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಆಗತಕ್ಕ ಲಾಭ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ನಾವುಗಳು ಜವಾಬ್ದಾರರೇ ಹೊರತು ಒಬ್ಬ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಎಲ್ಲವನ್ನು ಕಾಯುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಅಧಿಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪ್ರಜೆ ಕೂಡ ಇದಕ್ಕೆ ಜವಾಬ್ದಾರರು ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಇವತ್ತು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ, ಆದರೂ ಈ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು.

ಮತ್ತೆ ಮನೆಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹಳ್ಳಿಕಡೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟತಕ್ಕಂತಹವರಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಈಗ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲು ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು ಆದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಂತಹ ಸಾಲದ ಕಂತುಗಳನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಈ ಒಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ನಿಲ್ಲುವುದಕ್ಕೆ ನಾವೇ ಕಾರಣ. ಚುನಾವಣೆ ಬಂದಾಗ ಜನಗಳಿಂದ ಓಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವೇ ಹೇಳುತ್ತೇವೆ, ಈ ಸಾಲಿನ ಕಂತನ್ನು ಮುಂದೂಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು. ಈ ರೀತಿ ಮುಂದೂಡುವುದನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿ ಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಈ ಒಂದು ಅನುಕೂಲ ದೊರೆಯದ ಹಾಗೆ ನಾವೇ ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಲೇವಾದೇವಿಯ ಅರ್ಥ ಏನೆಂದರೆ, ಲೇವ್ ಹಾಗೂ ದೇವ್ ಎಂಬ ಅರ್ಥ ಬರುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಕೊಟ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥಹದ್ದು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಯಾವ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಯಾವ ಸರ್ಕಾರವಾಗಲೀ ಉಳಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದಂತಹ ಹಣವನ್ನು ಮರುಪಾವತಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ ಕೆಲಸವನ್ನು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹದ್ದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಜನತಾ ಮನೆ ಹಾಗೂ ಹುಡ್ಕೋ ಯೋಜನೆಯ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಹಣವನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮನೆಗೂ ೧ ಸಾವಿರ ಹಾಗೂ ೨ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ಯಾವ ಉಪಯೋಗವೂ ಕೂಡ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು

ನಾನೂ ಕೂಡ ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬ ವ್ಯಕ್ತಿಗೆ ಕನಿಷ್ಟವಾಗಿ ಒಂದು ಮನೆ ಎಂದರೆ ಒಂದು ಬೆಡ್‌ರೂಮ್, ಒಂದು ಹಾಲು, ಹಾಗೂ ಒಂದು ಕಿಚ್ಚನ್ ಇವಿಷ್ಟು ಇರಲೇಬೇಕು. ಇವಿಷ್ಟು ಅನುಕೂಲ ಇರತಕ್ಕಂತಹ ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ೫ ರಿಂದ ೬ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ೨ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಅದರಿಂದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳಿ ಅಂತ ಹೇಳಿದರೆ ಯಾವ ನ್ಯಾಯ ? ಅಂತಹ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟತಕ್ಕಂತಹದ್ದೂ ಬೇಡ. ಹಣ ಪೋಲಾಗುವುದೂ ಬೇಡ. ಎರಡು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದರಿಂದ ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಲು ಸರ್ಕಾರದವರು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರಿಗೆ ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ. ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟುದಾರರು ಕಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳನ್ನು ಉದಾಹರಣೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಾದರೆ, ೧೦೦ಕ್ಕೆ ೨೦ರಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅಂತ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಳೆ ಬಂದಾಗ ಹೊರಗಡೆ ಬಂದು ಇರಬೇಕಾದಂತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅಲ್ಲಿದೆ. ಅವರು ಲಾಭವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ರೀತಿಯ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟುದಾರರು ಕಟ್ಟಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂತಹ ಮಾಲೀಕರು ಯಾರು ಇದ್ದಾರೋ ಅವರಿಗೇ ನೇರವಾಗಿ ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ, ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಅವರಿಗೇ ವಹಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಉತ್ತಮವಾದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಾನೇ ಈ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಮನೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಮತ್ತೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾತಹ ಸಾಲವನ್ನು ೧೫ ವರ್ಷದಲ್ಲೋ ಅಥವಾ ೨೦ ವರ್ಷದಲ್ಲೋ ಕಂತುಗಳ ಮೂಲಕ ತೀರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಅವನು ಕಂತುಗಳ ಮೂಲಕ ಹಣವನ್ನು ತೀರಿಸುತ್ತಾನೆ. ಹಣವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೂ ಕೂಡ ಅದರಿಂದ ಉಪಯೋಗವಾದರೆ, ಅದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಕೂಡ ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ಬರುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಕೆಲಸವನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ, ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಸಮಯ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ತಮಗೆ ವಂದಿಸುತ್ತಾ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

೪. ೦೦. ಪಿ. ಎಂ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್ (ರಾಜಾಜಿನಗರ).—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಈ ದಿನ ಎರಡು ಮುಖ್ಯವಾದ ಬೇಡಿಕೆಗಳು ನಮ್ಮ ಮುಂದಿವೆ. ಅವು ಬಹಳ ಗಹನವಾದ ಮತ್ತು ಜನಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಕಾರವಾಗುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳಾಗಿವೆ. ಒಂದು ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ. ಎರಡನ್ನೂ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಒಬ್ಬರು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಚಿಕ್ಕ ವಯಸ್ಸಿನವರು. ಎರಡರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇದೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಿದೆ, ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಅವರು ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆಂದು ಮತ್ತು ಅವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಸಹಕರಿಸಬೇಕಾದಂತಹ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸಹ ಸಹಕರಿಸುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬುತ್ತೇನೆ. ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಿ ಜನಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಅವರು ಒಳ್ಳೆಯ ಹೆಸರು ಬರುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬುತ್ತೇನೆ, ಮೊದಲು ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತ್ರ ಒಂದೆರಡು ನಿಮಿಷ ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಧರ್ಮಸಿಂಗರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಅವನ್ನು ಪುನರುಚ್ಚಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲ ಮಾನವರಿಗೆ ನೆಲೆ ಇರಬೇಕಾದುದು ಅತಿ ಮುಖ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ಒಪ್ಪುತ್ತೀರಿ. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ನೆಲೆ ಬೇಕು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಾವು ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮೊದಲಿನಿಂದ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ ಹೋರಾಟ ಕಾಲದಲ್ಲಾಗಲಿ, ನಂತರವಾಗಲಿ ಎಲ್ಲ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲೂ ವಸತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಮನೆ ಕಟ್ಟುವುದನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕು. ಬಡವರಿಗೆ ನಿರಾಶ್ರಿತರಿಗೆ, ದುರ್ಬಲ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಹಿಂದುಳಿದವರಿಗೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಸಮಾಜದ್ದು ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ್ದು ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ, ಅದು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿರುವುದು ಬರೀ ತಾತ್ವಿಕವಾಗಿ. ಇದುವರೆಗೆ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಾಗಲಿ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಾಗಲಿ ಯಾವ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಆಗಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಆಗಿಲ್ಲವೆಂದು ನನ್ನ ಆರೋಪ. ಇದು ೭ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲೂ ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಏನು ಗಮನ ಹರಿಸಿದ್ದೀರಿ? ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಳವಳ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ

ಸರ್ಕಾರದ್ದಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ೬ನೇ ಅಥವಾ ೭ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಹಣ ಒದಗಿಸಿದ್ದರೆ ಸ್ಪಷ್ಟೀಕರಣ ಕೊಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ೬ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ೧೯೮೪-೮೫ರ ಎಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳುತ್ತದೆಂದರೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಅವರು ಬರೀ ಮಿನಿಮಂ ನೀಡ್ಸ್ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತ್ರ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ ಕನಿಷ್ಠ ಅವಶ್ಯಕವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿರುವಲ್ಲಿ ರೂರಲ್ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಒದಗಿಸಲಿಲ್ಲವೆಂಬುದು ೬ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಟೀಕಿಸುವವರಿಂದ ಆಕ್ಷೇಪ ಬಂದಿದೆ. ೬ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೆಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಶೀಲ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ, ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೇತರ ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಒದಗಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗಿದೆ, ಬಡ್ಜೆಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗ ಕೂಡ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೆ. ಹೌಸಿಂಗ್ ಯಾವ ಐಟಂನಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆಂಬುದು ಇಲ್ಲ. ಹೌಸಿಂಗ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆ್ಯಕ್ಟಿವಿಟಿ ಅಥವಾ ನಾನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆ್ಯಕ್ಟಿವಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬುದು ಇಲ್ಲ. ಸಮಾಜವಾದಿ ಸಮಾಜದಲ್ಲಿ ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟಲ್ ಆ್ಯಕ್ಟಿವಿಟಿಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ, ಇದು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ ಲಕ್ಷಾಂತರ ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಒದಗಿಸತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದು prime necessities of societies ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, it is an obsolutely essential developmental programme ಎಂದು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಸಮಾಜವಾದಿ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೧೦ ಲಕ್ಷ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಬಗ್ಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂದರೆ ಆ ರೀತಿ ಯೋಜನೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಇಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೆಯನ್ನು ನೋಡಿದರೂ ಆ ಯೋಜನೆ ಇಲ್ಲ. ಬಡ್ಜೆಟ್ ತೆಗೆದರೂ ಆ ಯೋಜನೆ ಇಲ್ಲ. ಅಥವಾ ಈಗ ೭ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ಇಕನಾಮಿಕ್ ಬ್ಯಾಕ್‌ಗ್ರೌಂಡ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಈಗ ಓದುವುದಕ್ಕೆ ವೇಳೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಕನಾಮಿಕ್ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಕೌನ್ಸಿಲ್‌ನವರು ಸಹ ಇದೇ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಪಡುತ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಇಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಇಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದೂ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಇಡಬೇಕಾದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ೭ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ೬ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಏನು ಹಿಂದೆ ಉಳಿದದ್ದು ಇತ್ತೋ (ರೂರಲ್ ಹೌಸಿಂಗ್ ಸ್ಕೀಂ ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಆಗದಿದ್ದುದು) ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇಕನಾಮಿಕ್ ಸರ್ವೆಯ ೧೭೬ನೇ ಪುಟದಲ್ಲಿ ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆಂದರೆ, ೭ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಬಡವರಿಗೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದು, ಸೈಟು ಹಂಚುವುದು ಅಲ್ಲ, ಅತಿ ಮುಖ್ಯವಾದುದೆಂದರೆ ಪವರ್ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತಿತರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳ ಬಗ್ಗೆ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದಿನದು ಏನಿದೆ ಅದನ್ನಾದರೂ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ, ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದನ್ನು ಆಮೇಲೆ ನೋಡೋಣ. ಇದು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳಿರುವ ಅಂಶ. "ಥಿಂಕ್ ಟ್ಯಾಂಕ್"ನಲ್ಲಿ ಆ ರೀತಿ ವಾದ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಅರ್ಥ ಏನಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ಹೌಸಿಂಗಿಗೆ ಅದರಲ್ಲೂ ರೂರಲ್ ಹೌಸಿಂಗ್ ಸ್ಕೀಮಿಗೆ ಪ್ರೈಯಾರಿಟಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಪುಟ ೧೬೭ರಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ತರಹ ಮನೋಭಾವನೆ ಮೊದಲಿನಿಂದ ಇರಬೇಕಾದರೆ ಸರ್ಕಾರ ಹಣ ಒದಗಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಇದರ ಒಂದು ಸ್ವರೂಪ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಪುಟ ೨೫೮ರಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಮೊದಲಿನಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ೩.೪೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ೬೫೫೯೧ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಯಾವಾಗ ಕರ್ನಾಟಕ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತೋ ಅಲ್ಲಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಇಷ್ಟು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಇದು ತಲೆತಗ್ಗಿಸತಕ್ಕ ವಿಷಯ. ಇದನ್ನು ಯಾರೇ ಮಾಡಿರಲಿ ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ, ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಮಾಡಿರಬಹುದು ಅಥವಾ ಯಾರೇ ಮಾಡಿರಬಹುದು, ಇದು ಪಕ್ಷದ ಪ್ರಶ್ನೆ ಅಲ್ಲ. ಇದೊಂದು ತಲೆತಗ್ಗಿಸತಕ್ಕ ವಿಷಯ. ೧೯೮೪-೮೫ರಲ್ಲಿ ಇವರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಏನು? ಸ್ಟೇಟ್ ಪ್ಲಾನ್ ಸ್ಕೀಂ, ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಂ ಎರಡೂ ಇವೆ. ಇದನ್ನು ನೋಡಿದರೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಸ್ಟೇಟ್ ಪ್ಲಾನ್ ಸ್ಕೀಂನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ

ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಂನಲ್ಲಿ ೬ ಸಾವಿರ ಗುರಿ ಇದ್ದರೆ ೪ ಸಾವಿರ ಮಾತ್ರ ಮುಟ್ಟಿರುವುದು, ಮತ್ತು ೧೫೫೪ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟು ೮೨೨.೭೨ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದು ಇದರಿಂದ ಟಾರ್ಗೆಟ್‌ಗಿಂತ ಅಚೀವ್‌ಮೆಂಟ್ ಕಡಿಮೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಇದು ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು. ಬಡವರಿಗೆ ಮನೆಕಟ್ಟಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಇಡಬೇಕು. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲ ಇಲ್ಲಿ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಈಗ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳಿಲ್ಲವೋ ಅವರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ವಿತರಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ನಿಜ. ಆದರೆ ೧೧ ಲಕ್ಷಸೈಟುಗಳನ್ನು ವಿತರಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಅದಲ್ಲ. ಈ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದರೆ ಇನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿ ಜನರಿಗ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿ ಬರುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಮೂಲಭೂತವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆಯೋ? ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟವರು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಯೆ?

ಉಳಿಸಿಕೊಂಡವರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಜನ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ? ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೆ ನಡೆದಿದೆಯೇ ? ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ? ಏನೇನು ಸ್ಕೀಮುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ? ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೆನಡೆದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಯು. ಪಿ.ನಲ್ಲಿ ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆ ನಡೆಸಿದ್ದರೆ ನಾವು ತಿಳಿದು ಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ನಮಗೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದರೂ ಹೇಳಿದರೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆ ಶೇಕಡ ೬೦ರಷ್ಟು ಜನ ಸೈಟ್ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಸೈಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಪರಭಾರೆ ಮಾಡಿರಬಹುದು, ಅದು ಬೇರೆ ವಿಚಾರ. ಇನ್ನೊಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ನಿಮ್ಮ ವರ್ಗದವರು ಯಾರಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಪರ್ಚೇಸಿಂಗ್ ಪವರ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಸೈಟ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ? ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಹೊತ್ತು ಊಟಕ್ಕೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂಥವರು ಸೈಟುಗಳಿದ್ದರೆ ಮಾರಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೆ ನಡೆಸಿ ಅವರಿಗೇ ಸೈಟ್ ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಬೇಕು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಕ್ಯಾಸ್ಟ್ ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ ಟ್ರೈಬ್‌ನವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಸೈಟ್‌ಗಳನ್ನು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಪರಭಾರೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ತಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಕಾನೂನಿದೆ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತು. ಆದರೂ ಕೂಡ ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ತಾವು ಚಾಪೆ ಕೆಳಗೆ ತೂರಿದರೆ ಅವರು ರಂಗೋಲಿ ಕೆಳಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅಂಥ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ,

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಜಿ. ಚೆನ್ನಪ್ಪ.—ಅವರು ಮಾರುವುದಿಲ್ಲ. ಭೋಗ್ಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಏನೋ ಮಾಡಿ ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ತಪ್ಪಿಹೋಗುತ್ತದೆ. ಮನೆಯೂ ಇಲ್ಲ, ಸೈಟೂ ಇಲ್ಲ ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಆಗ್ರಹಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ವೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಏನಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ವಿಷಯ ತಿಳಿಯುತ್ತದೆ. ವಿಷಯ ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ಮುಂದೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಭಾಗ್ಯಮಂದಿರದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ನನಗೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಶಯ ಬರುತ್ತಿದೆ. ವರದಿ ಓದಿದರೆ ಭಾಗ್ಯ ಮಂದಿರ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೭ನೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೈಬಿಡುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಅತೀ ಕಡಿಮೆಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಕೈಬಿಡಲು ಕಾರಣವೇನು ಎಂಬುದು ಮುಖ್ಯವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆ. ನಿಮ್ಮ ವರದಿಯಿಂದ ಕಾರಣಗಳು ತಿಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಪಕ್ಷದವರು ಮಾಡಿದರು ಎಂದು, ಜನತಾ ಪಕ್ಷದವರು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲವೋ ಏನೋ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನೂ ಅವರೇ ಮಾಡಿದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಅವರು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೂ ಜನತಾ ಎಂದು ಹೆಸರು ಕೊಟ್ಟರು ಅಷ್ಟೆ !

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ನೀವೂ ಜನತಾದವರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಬಿಡುವ ಪ್ರಮೇಯ ಇರಲಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ, ಅದರ ಬದಲು ಇನ್ನೂ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಟ್ಟು ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಮೀಸಲಾಗಿಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಬರುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳಿಲ್ಲ

ಎಂಬುದು. ಹಣ ಇಲ್ಲ ಏನು ಮಾಡುವುದು ಎಂಬ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಈಗ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವಹಾಗೆ ಹುಡ್ಕೋದವರು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಎಷ್ಟು ದೂರ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದು ಪ್ರಮುಖವಾದ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ, ನನ್ನ ಸೂಚನೆ ಏನೆಂದರೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಯಾರು ಕೃಷಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿದ್ದಾರೆ, ಸೈಟ್ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವವರು ಯಾರಿದ್ದಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಮೊದಲು ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಿ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ಆದ್ಯತೆ ಕೊಡಿ. ಹಿಂದೆ ಸಾಲ ಕೊಟ್ಟು ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡುವ ಯೋಜನೆ ಇತ್ತು. ಎಲ್.ಐ.ಜಿ. ಎಂ.ಐ.ಜಿ. ಸ್ಕೀಂ ಇತ್ತು ಅದನ್ನು ಮತ್ತೆ ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಇದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ತಾವು ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಬಹುದು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಇದೆ. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಬ್ಸಿಡೈಸ್ಡ್ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಸ್ಕೀಂ ಇದೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಯಾವ ಮಾಲೀಕರೂ ಅದನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಸಬ್ಸಿಡಿಯನ್ನು ತಾವೇ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದವರು ಪಡೆದು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾಲೀಕರು ಈ ಉಪಯೋಗ ಪಡೆಯದಿರುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಕಾರ್ಖಾನೆ ಮಾಲೀಕರ ಮೇಲೆ ಸೆಸ್ ಹಾಕಿ. ಅದಕ್ಕೆ ತಮಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಇದೆ. ಸೆಸ್ ಹಾಕಿ ಹೌಸಿಂಗ್ ಫಂಡ್ ಮಾಡಿ ಅದರಿಂದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಬಡವರಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಸೂಚನೆ ಏನೆಂದರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದರು. ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಟ್‌ಗೇಜ್ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಇದೆ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್.ಐ.ಸಿ.ಯವರು ವಿವರಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಸಿಸ್ಟಂ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಬಹುದೆಂದು ಎಲ್.ಐ.ಸಿ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಿಸ್ಟಂನಲ್ಲಿ ಫೈನಾನ್ಷಿಯಲ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಷನ್‌ನಿಂದ ಹಣ ಪಡೆದು ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಧಿಕಾರ ಬರುತ್ತದೆ. ಹಣ ಕೂಡ ಬರುತ್ತದೆ. ಬರುವಂಥ ಹಣವನ್ನು ಇದಕ್ಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸ್ಟೇಟ್‌ಲೆವೆಲ್ ಮಾರ್ಟ್‌ಗೇಜ್ ಇನ್‌ಷ್ಯೂರೆನ್ಸ್ ಸ್ಕೀಮನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ವಿವರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒತ್ತಾಯ ಹಾಕಬೇಕು. ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಭೆಗಳನ್ನು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ರಾಜ್ಯದವರು ಇಂಥ ಯೋಜನೆಗಳಬಗ್ಗೆ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದಮೇಲೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಾಳಜಿವಹಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಆರೋಪ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ತಾವು ತಪ್ಪು ತಿಳಿದುಕೊಂಡರೂ ಪರ್ವಾಗಿಲ್ಲ. ದಯುವಿಟ್ಟು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಮಂತ್ರಿಗಳೂ ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯೋಜನವನ್ನು ಪಡೆಯಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ರಾಜಾಜಿನಗರ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಎಕನಾಮಿಕಲಿ ವೀಕರ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ವರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನರೂ ವಾಸವಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅವರು ಇನ್‌ಸ್ಟಾಲ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಫೈನಲ್ ಫಿಗರ್ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಹಿಂದಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಹತ್ತಿರ, ಆದರ ಹಿಂದಿನ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಹತ್ತಿರ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ನಾನು ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಪತ್ರ ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ. ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೂ ನೋಡೋಣ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಕೆಲಸ ಆಗಿಲ್ಲ. ಈ ಚೂಸ್ತಾನು, ಚೇಸ್ತಾನು ಬಿಸಿನೆಸ್ಸನ್ನು ನೀವಾದರೂ ಬಿಡಿ. ನೀವು ಯಾವಾಗಲೋ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿ ೧೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಇರುವ ಮನೆಗೆ ೫೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡು ಎಂದರೆ ಯಾರು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ ? ಅವರಿಗೆ ಯಾವಾಗ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೋ ಅವತ್ತಿನ ಬೆಲೆ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಇನ್‌ಸ್ಟಾಲ್ಮೆಂಟ್ ನಿಗದಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ ಎಂದರೆ ಆ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಟಾರ್ ರೋಡ್ ಇಲ್ಲ. ಲೈಟ್ ಇಲ್ಲ. ಅದೊಂದು ತರಹ ಅನಾಥ ಶಿಶು ಇದ್ದಹಾಗಿದೆ. ರಾಜಾಜಿನಗರದ ಅಗ್ರಹಾರ ದಾಸರಹಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಆ ತರಹ ಇದೆ. ಅದೇರೀತಿ ಬೇರೆ ಕಡೆಯೂ ಇದೆ. ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡಿಲ್ಲ, ಆದ್ದರಿಂದ ಹಾಕಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನವರು ನಮಗೆ ೧೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಟ್ಟರೆ

ನಾವು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹತ್ತು ಲಕ್ಷವೋ ಹದಿನೈದು ಲಕ್ಷವೋ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಖಜಾನೆಯಲ್ಲಿ ಹಣವಿಲ್ಲವೋ ಅಥವಾ ಮನಸ್ಸಿಲ್ಲವೋ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಮನುಷ್ಯರೂ ಹೋಗುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಹೇಳುವಾಗ ಏನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ ಕೊಡಿ. ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ವಸತಿ ಖಾತೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿ ಇನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಖಾತೆ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆರ್ಥಿಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ ಎಂಬುದನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಜನಸಂಪರ್ಕ ಉಂಟು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಗೆ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವ ವಿಷಯ. ಹಳ್ಳಿಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ರೈಲುಗಳಿಂದ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೂಲಕ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ಜನ ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಇದು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕು, ದಕ್ಷತೆಯಿಂದನಡೆಯಬೇಕು ಎಂದು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಸಹ ಆಶಿಸುತ್ತಾರೆ. ತಾವೂ ಕೂಡ ಆಶಿಸುತ್ತೀರಿ.

ಇವತ್ತು ಏನು ಪ್ರಾಬ್ಲಮ್ಸ್ ಇದೆ. ಎಷ್ಟು ದೂರ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ನೋಡಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಿಂತಾ ಮುಂಚೆ ಕೆಲವು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೀವು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಮೊದಲು ಅವಕ್ಕೆ ವಂದನೆಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸಿ ನಂತರ ನಾವು ಟೀಕೆ ಮಾಡೋಣ. ಜಾಸ್ತಿ ಟೀಕೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ತಾವು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತಾ ಮುಂಚೆ ಮಾಡಿದ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕು. ಮೊನ್ನೆ ದಿನ ಮೆಟಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳ ಪ್ರಶ್ನೆ ಬಂತು. ಅದರ ಸೀಟಿಂಗ್ ಅರೇಂಜ್‌ಮೆಂಟ್ ೬ ಪ್ಲಸ್ ೧ ಇತ್ತು, ಅದನ್ನು ೧೦ ಪ್ಲಸ್ ೧ ಎಂದು ಮಾಡಿದಿರಿ. ಮತ್ತೆ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿ ೧೨ ಪ್ಲಸ್ ೧ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೀರೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯದಾಯಿತು. ಆದರೆ ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಅವರು ಸಂತೃಪ್ತರಾಗುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ವಿಷಯ ತಪ್ಪಾಗೇ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದು. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ. ಆದರೆ ಒಂದು ಎಚ್ಚರಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನು ನುಂಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇವರಿಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಡಿ. ಇವತ್ತು ಮಧ್ಯಮ ವರ್ಗದ ಜನರು, ಪದವೀಧರರು ಸೆಲ್ಫ್‌ಎಂಪ್ಲಾಯ್‌ಮೆಂಟ್ ಸ್ಕೀಮ್ ಕೆಳಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ಮಾಡಲಿ ಎಂದು ಇದನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಲಾಯಿತು. ಅಭಿಪ್ರಾಯವೇನೋ ಒಳ್ಳೆಯದೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುವಾಗ ಅದು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನೇ ನುಂಗುವಹಾಗೆ ಆಗಬಾರದು. ಅದು ಆಗದಹಾಗೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ, ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗೆ ಹತೋಟಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದಕ್ಕೆ ನಿಯಂತ್ರಣ ತಂದಿರುವುದರಿಂದ ಹಾವಳಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು–ದಾವಣಗೆರೆ ಹಾಗೂ ಇತರ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಹೋದರೆ ಅದರ ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಮುಂದೆ ಒಂದು ಖಾಸಗೀ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಸುಭಾಷ್ ನಗರವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಅವರೇ ಆವರಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಈಗ ಅವರ ಹಾವಳಿ ಅಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದ್ದು ಇದರಿಂದ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ವರಮಾನ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿರಬಹುದು. ಆ ವರಮಾನ ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು. • ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯದಾಗಿ ಸ್ಟೇಟ್‌ಕ್ಯಾರೇಜ್ ಪರ್ಮಿಟ್ಸನಲ್ಲಿ ಸಹಾ ನೀವು ಸುಮಾರು ೪೦೦-೫೦೦ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಮಾಡಿದ್ದಿರೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂತು. ಇವತ್ತು ಚರಿತ್ರೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಚಿಲಿಯಲ್ಲಿ ಅಲೆಂಡೇನ್ ಸರ್ಕಾರ ಇದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ. ಸ್ವಲ್ಪಡಾರ್ ಅಲಿಂಡೇ ಅವರು ಈ ಖಾಸಗೀ ಲಾರಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಪರೇಟರ್ಸನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಾಗ, ಅವರು ಮತ್ತು ಅಮೇರಿಕನ್ ಸಾಮ್ರಾಜ್ಯ ಶಾಹಿಗಳು ಸೇರಿ ಆ ಅಲಿಂಡೇ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಉರುಳಿಸಿದ್ದು ಚರಿತ್ರೆಯಲ್ಲಿ ಇದೆ. ನೀವೂ ಕೂಡ ಈ ಬಗ್ಗೆ ದಿಟ್ಟತನದಿಂದ ವರ್ತಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ಅಂಶ ಎಂದರೆ, ಕಾರ್ಮಿಕರ ಹಿತರಕ್ಷಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಹೊರಟಿದ್ದೀರಿ. ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ಒಪ್ಪಂದ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಹಾಗೂ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ

ಒಪ್ಪಂದವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ನಾನೂ ಕೂಡಾ ಸಂಘದ ಅಧ್ಯಕ್ಷನಾಗಿರುವುದರಿಂದ ತಮಗೆ ವಂದನೆಯನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ನೀವು ಒಪ್ಪಂದಕ್ಕೆ ಸೈನ್ ಹಾಕಲಿಲ್ಲವೆಂದು. ಅದು ಬಿಡಿ, ನೀವು ಸೈನ್ ಹಾಕದೇ ಹೋದರೆ ಬೇಡ. ನೀವು ಮೊದಲು ಮೂರುವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಹೇಳಿದಿರಿ. ಅದು ಸಾಕಾಗದು. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಂಬಳ ಬತ್ಯ ಇತ್ಯಾದಿಗಳಿಗೆ ನೀವು ೧೦ ಕೋಟಿ ಕೊಟ್ಟಿರಿ ಬೇರೆ ಸಂಘದವರಿಂದ ಹೂವಮಾಲೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಳ್ಳಿ. ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳಿದವರ್ಯಾರು ? ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಜನರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗಬೇಕಷ್ಟೇ. ನಾವೇನೂ ರೈಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಲಿಲ್ಲ. ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಿದೆವು. ಮಾನ್ಯತೆ ಬೇಕೆಂದು ಹೋರಾಡಿದೆವು. ಆದರೆ ಒಂದೇ ಒಂದು ಕೆಲಸ ಆಗಿದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಅರ್ಧ ಶ್ಲಾಘನೆಯನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರೈಟ್ ಆಫ್ ರೆಕಗ್ನಿಷನ್ ಬೈ ಬ್ಯಾಲೆಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎನ್ನುವ ತತ್ವವನ್ನು ಬಹಿರಂಗವಾಗಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ಆ ತತ್ವವನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಿ. ಇದರಿಂದ ಏನು ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಲ್ಟಿಪಲ್ ಟ್ರೇಡ್ ಯೂನಿಯನ್ಸ್ ಇವೆ ಅವುಗಳ ಹಾವಳಿ ತಪ್ಪುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಬೇಗ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ತಮ್ಮ ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಏನೆಂದರೆ, ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರೂ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಇವರು (ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು) ಧೈರ್ಯಶಾಲಿಗಳು ಎಂದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತು. ಅವರು ನಿಮ್ಮ (ಕಾಂಗ್ರೆಸ್) ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಧೈರ್ಯಸಾಲಿಗಳೆಂದೇ ಜನ ಅವರನ್ನು ಬೈಯುತ್ತಾರೆ, ಅದೇ ಬರುವುದು ಸಂಕಟ. ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ (ಕಾಂಗ್ರೆಸ್) ಸರ್ಕಾರ ಇದ್ದಾಗ ರೂಟ್ಸ್ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಮೀಟಿಂಗ್ ಕರೆದಿರಿ ಸ್ವಾಮಿ ? ಮಾನ್ಯ ನಿಜಲಿಂಗಪ್ಪನವರ ಕಾಲದಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕರೆದೂ ಕರೆದೂ ಮೀಟಿಂಗ್ ಮಾಡಿದರ ಏನೂ ತೀರ್ಮಾನ ಏನೂ ಆಗಿರಲಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ೩೩ ಸಾರಿ ಮೀಟಿಂಗ್ ಕರೆಸಿದಿರಿ. ಆದರೆ ತೀರ್ಮಾನ ಏನೂ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾ ಮಂಗಮಾಯವಾಯಿತು. ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಏನೇನು ಒತ್ತಡ ಬಂದೀತೋ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಆಯಿತೋ ಯಾರು ಯಾರಿಗೆ ಶಾಕಾಯ ಲವಣಾವಿಯವಾಯಿತೋ ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ೩೩ ಸಾರಿಯೂ ಏನು ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಈಗ ಎರಡು ಸಾರಿ ಕರೆದರು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಒಂದೇ ಸಲ ಕರೆದಿದ್ದು.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಬಹಳ ಸಂತೋಷ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಕರೆದಿದ್ದೀರಿ, ತಾವು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಬೇಕು. ತಾವು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಅವರು ೩೩ ಸಾರಿ ಕರೆದು ಮಾಡದೇ ಹೋಗಿದ್ದು ನೀವು ಒಂದು ಸಾರಿ ಕರೆದೂ ಮತ್ತೆ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ನಿಮಗೂ ಹಾಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನೀವು ಮಾಡೇ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂಬ ನಂಬಿಕೆ ನಮಗೆ ಇದೆ. ಕಾರಣ, ಬೇರೆ ಕೆಲಸಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ನೀವು ಇದನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎನ್ನುವ ನಂಬಿಕೆ ಇದೆ. ಈ ನಂಬಿಕೆಗೆ ತಾವು ಪಾತ್ರರಾಗುತ್ತೀರೆಂದು ನಾನು ನಂಬುತ್ತೇನೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪಷ್ಟ ಹೇಳಿಕೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಇನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಬರುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಈ ಹಿನ್ನಲೆಯಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದು ನೋಡುವುದಾದರೆ ಎಲ್ಲರ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಇರುವುದು, ಎಂದರೆ ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುವವರನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ, ಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ, ಬಲ್ಲವರು, ಉಳ್ಳವರನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೇವೆ — ಇವರೆಲ್ಲರೂ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ರನ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ಈ ಲಾಸ್ ಆಗುವ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಏಕೆ ಇಟ್ಟು ಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಇದನ್ನು ಬರ್ಖಾಸ್ತು ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ಕೆಲವರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ಒಳ್ಳೆಯ ಅಡ್ವೈಸರ್ಸ್ ಅಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಎರಡು ರೀತಿಯ ಅಡ್ವೈಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಒಂದನೆಯದು. ಇದನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಸೆಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಕೊಡಿ. ಇವತ್ತು ಶರ್ಮಾ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಲ್ಲಾ ಬಕಪಕ್ಷಿಗಳ ರೀತಿ ಕಾಯ್ದಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದರೆ ಓಡಿಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧರಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ಕೊಡುವುದಿದ್ದರೆ ಕೊಡಿ, ಸಂತೋಷ. ನಿಮಗೇ ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹಾನಿ ಹಾಗೇ ಮತ್ತೊಂದು ಸಲಹೆ ಏನೆಂದರೆ, ಇವತ್ತು ಏನು ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಬೃಹದಾಕಾರವಾಗಿದೆ ಅದನ್ನು ಚಿಕ್ಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಚಿಕ್ಕ ಚಿಕ್ಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳು ದಕ್ಷ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಪ್ರೇರೇಪಿಸುವುದು. ಹೀಗೆ ಚಿಕ್ಕ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ದಕ್ಷತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಲಾಭ ಬರಬಹುದು. ಇಲ್ಲವೇ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೆಲವರಲ್ಲಿ ಇದೆ.

ಇವತ್ತು ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನ ಲಾಭ ಮತ್ತು ನಷ್ಟವನ್ನು ನಾವು ಖಾಸಗೀ ಬಂಡವಾಳಗಾರರಂತೆ ಬ್ಯಾಲೆನ್ಸ್ ಶೀಟ್‌ನ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನೋಡುವುದು ತಪ್ಪು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಬ್ಯೂರೋ ಆಫ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಎಂಟರ್‌ಪ್ರೈಸಸ್‌ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಕೇಳಿ. ಹಿಂದೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಜವಾಹರ್‌ಲಾಲ್ ನೆಹರೂರವರು ಲೋಕ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಡಿಬೇಟ್ ಮಾಡಿದ ವರದಿಗಳನ್ನು ನೋಡಿ. ಇವತ್ತು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಲಾಭ ನಷ್ಟದ ಲೆಕ್ಕವನ್ನು ಬೇರೆ ರೀತಿ ನೋಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯನ್ನೇ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳೋಣ. ಇವತ್ತು ಅದರಲ್ಲಿ ಲಾಸ್ ಆಯಿತು ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೋಗಿ ಆಮೇಲೆ ಉಳಿದದ್ದು ಲಾಸ್ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ಲಾಸ್ ತೋರಿಸುವುದಕ್ಕಿಂತಾ ಮುಂಚೆ ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಏನೇನು ಬಂದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಮರೆತುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅವರು ವರ್ಷಂಪ್ರತಿ ಎಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಹಾಗೂ ೧ ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಎಷ್ಟು ಪೈಸೆಯಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ಕಾಣಿಸಿರುವ ತಃಖ್ತೆಯಿಂದ ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಸಾಲು	ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟದ್ದು		ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಖರ್ಚು ಆದ ಪೈಸೆ
೧೯೭೮–೭೯	ರೂ. ೯.೧೨	ಕೋಟಿ	೨೭.೯೮ ಪೈಸೆ (೨೮ ಪೈಸೆ)
೧೯೭೯–೮೦	ರೂ. ೧೫.೫೮	,,	೪೬.೦೯ ಪೈಸೆ
೧೯೮೦–೮೧	ರೂ. ೧೬.೬೭	,,	೪೫.೬೭ ಪೈಸೆ
೧೯೮೧–೮೨	ರೂ. ೧೮.೯೦	,,	೪೪.೧೯ ಪೈಸೆ
೧೯೮೨–೮೩	ರೂ. ೨೦.೭೦	,,	೪೩.೩೬ ಪೈಸೆ
೧೯೮೩–೮೪	ರೂ. ೨೨.೨೩	,,	೪೩.೦೭ ಪೈಸೆ

ಇದರ ಅರ್ಥ ಏನು ? ೨೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಕೊಟ್ಟಿದೆ, ಇವತ್ತು ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಫಿಗರ್ಸ್ ಎಷ್ಟು ಇದೆ ? ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಫಿಗರ್ಸ್ ಪೈಸೆ ೪೨, ೭೬ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇರುವಾಗ ನಮ್ಮದು ೪೩.೦೭ ಪೈಸೆ ಪರ್ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇದೆ, ಟೋಟಲ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆಂಡೀಚರ್‌ನಲ್ಲಿ ೧೪.೬ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಇವರಿಗೆ ಏನೂ ಸಬ್ಸಿಡಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ಸರ್ಕಾರ ಕೆ ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಅವರಿಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿಯನ್ನು ಅವರು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಬಡ್ಡಿ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ೧೯೭೮–೭೯ರಲ್ಲಿ ೨.೯೦ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು, ೧೯೭೯–೮೦ ರಲ್ಲಿ ೨.೨೬ ಕೋಟಿ ರೂ ಗಳು, ೧೯೮೦–೮೧ರಲ್ಲಿ ೩.೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು, ೧೯೮೧–೮೨ರಲ್ಲಿ ೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು, ೧೯೮೨–೮೩ರಲ್ಲಿ ೬.೩೫ ಕೋಟಿ ರೂ.ಗಳು, ೧೯೮೩–೮೪ರಲ್ಲಿ ೮.೬೭ ಕೋಟಿ ರೂ. ಗಳನ್ನು ಬಡ್ಡಿ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ, ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದನ್ನು ತಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು.

೪–೩೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯ ವಿಷಯ ಇನ್ನೊಂದು ಇದೆ. ಆದರೆ ಇದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಬ್ಯೂರೋ ಆಫ್ ಪಬ್ಲಿಕ್ ಎಂಟರ್ ಪ್ರೈಸಸ್‌ನವರು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಟಾಟಿಸ್ಟಿಕಲ್ ಇನ್‌ಫರ್ಮೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಎಂದರೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಕಮೀಷನ್ ಎಂದು. ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ೧೯೮೧–೮೨ರಲ್ಲಿ ೬.೮೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಕಮೀಷನ್ ಎಂದು ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಕೊಡಬೇಕು. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಡೀಸೆಲ್, ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆ ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಟೈರುಗಳನ್ನು ರೀ ಟ್ರೇಡಿಂಗ್ ಮಾಡಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಟೈರುಗಳನ್ನು ರೀಟ್ರೇಡ್ ಮಾಡಿಸತಕ್ಕ ಕೆಲಸ ಖಾಸಗಿಯವರ ಕೈಯಲ್ಲಿದೆ. ಈ ಖಾಸಗಿಯವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕಂಪೆನಿಯವರು ಎಂದರೆ ಮಲ್ಟಿ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಕಂಪೆನಿ, ಡನ್‌ಲಪ್ ಕಂಪೆನಿ, ಫೈರ್ ಸ್ಟೋನ್ ಕಂಪನಿ, ಸಿಯಟ್ ಕಂಪೆನಿ, ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದವು. ಈ ಕಂಪೆನಿಯವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಟರ್ಮ್ಸ್ ಡಿಕ್ಟೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಂಪೆನಿಯವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನಾದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಹೇಳಬಯಸುವುದೆಂದರೆ, ಟೈರಂಗಳ ರೀ ಟ್ರೇಡಿಂಗ್‌ಗೋಸ್ಕರ

ಎಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿ ನೀವೇ ಏತಕ್ಕೆ ಟೈರ್‌ಗಳನ್ನು ತಯಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ರೀಟ್ರೇಡಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬಾರದು......

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯ.—ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಇನ್ನೂ ೫೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಇನ್ನೂ ೫೦ ಕೋಟಿ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಾವು ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿ ನನಗೆ ಆಶ್ಚರ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ನನ್ನ ಪರವಾಗಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ನೀವೇ ಹೇಳಿ ನಾನು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದನ್ನು ತಾವು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಬಹಳ ಸಂತೋಷ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ನಾನು ನಿಮ್ಮ ಪರವಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಸಿ.ಪಿ. ಐ. ಎಂ. ನವರು ಸಿದ್ಧಾಂತ, ಸಿದ್ಧಾಂತ ಎಂದು ಪಬ್ಲಿಕ್ ಸೆಕ್ಟಾರ್ ಬೆಳೆಯಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಾಂಕ್ರೀಟ್ ಫ್ಯಾಕ್ಟ್ಸ್ ನೋಡಿದರೆ, ಸೋಷಿಯಲ್ ಬೆನಿಫಿಟ್ಸ್ ಸೋಷಿಯಲ್ ಎಕನಾಮಿಕ್ಸ್ ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗತಾನೆ ೧೯೮೩–೮೪ನೇ ಸಾಲಿನ ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಎಫಿಷಿಯನ್ಸಿ ತೋರಿಸಬೇಕು. ಇದನ್ನು ನಾವು ಯಾವಾಗ ಓದಬೇಕು ? ಈ ವರದಿಯನ್ನು ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಮುದ್ರಿಸಿದ್ದಿದ್ದರೆ ನಾವು ಓದಿಕೊಳ್ಳಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ೧೯೮೪–೮೫ನೇ ಸಾಲಿನ ವರದಿ ಇನ್ನೂ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ. Season passes and free passes to students, 20% concession to sportsmen 50% concession to dramas and Yakshagana artistes; concessions to working journalists ; concessions to armed forces ; 2/3 concessions to physically handicapped persons ; 50% concessions to aged persons ; round trips in City Rs. 5 on week days and Rs. 3 on general holidays. ಇದನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೧೨ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯ ಅಂದಾಜು ಬರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ ಖಂಡಿತ ಇದು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಏನೂ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ, ಬಡವರಿಗೆ, ಅಂಗವಿಕಲರಿಗೆ, ಇನ್ನೂ ಮುಂತಾದವರಿಗೆ ನೀವು ರಿಯಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಇಷ್ಟೊಂದು ರಿಯಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ನಿಮಗೆ ಲಾಭ ಆಗಬೇಕೆಂದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ನಿಮಗೆ ನಷ್ಟವೇನೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ 40 18% of the total capital as on 31st March 1983 generated by the internal resources ಇದು ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಲುಕ್ಸಾನ್‌ನಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನಾನು ನಂಬುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಾನು ಈ ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿರತಕ್ಕ ಲುಕ್ಸಾನನ್ನು ನೋಡಿ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಈ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನು ವಹಿಸಿಕೊಡಿ ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕ ಜನರು ನಾವಲ್ಲ. Sir, at this point I would like to quote a few sentences from the Journal of Transport management. It is brought out by the Association of State Road Transport Undertaking The quotation says as follows ;

> "The pace of nationalising the road transport sector must be accelerated. Unfortunately, the level of the nationalisation process in terms of fleet strength dropped down from 49% to 40% during the last ten years, There are states like Maharastra, Gujarath, Haryana where nationalisation is 100%, but there are many other states where the level is less than 50% It was accepted that the case

> for nationalisation mainly rests on adequacy and quality of service. However, with the service constraints on resources it has not been possible to provide adequate transport and there has been a widening gap between supply and demand. So also the quality has been adversely affected., It is therefore, necessary to give priority to improving the service both in quantity and quality on the existing routes."

Further I would like to quote a report submitted by the Pande Committee to the Central Government on Transport system, which says thus ;

> " Regarding policy on nationalisation, We are of the considered opinion that future nationalisation should be guided by efficiency of operations of existing undertakings, and the extent to which they can provide consumer satisfaction and find necessary resources through internal generation, institutional finance or Government contributions. "

Further it reads,

> " We. therefore, feel that as far as possible total, not partial nationalisation of the routes should be effected."

They said total nationalisation should be effected and not partial nationalisation.

ಗೌವರ್ನ್ಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಕರ್ನಾಟಕ ಅವರು ಕೂಡ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು. ತಮ್ಮ ಅನುಭವದ ಮಾತನ್ನು ಏನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ವರಮಾನ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಳಗಾವ್‌ನಲ್ಲಿ ಸೆಂಟ್ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಈವತ್ತಿನದಿವಸ ಅಲ್ಲಿ ವರಮಾನ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಬ್ಯೂರೋ ಆಫ್ ಎಂಟರ್ ಪ್ರೈಸಸ್ ಅವರೂ ಕೂಡ ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ೧೦೦ಕ್ಕೆ ೧೦೦ ಭಾಗ ಮಾಡಿ. ಆದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಸೆಕ್ಟಾರ್‌ಗೆ ಮಾತ್ರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ. ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಮತ್ತು ಲಾಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಈವತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾ ರವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್‌ನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಡಿವಿಜನ್ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟರೆ ಲಾಭ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ ಈ ಯೋಜನೆ ಅಷ್ಟು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ. ಈ ಥಿಂಕಿಂಗ್ ಪ್ರೋಸೆಸ್ ಸರಿಯಾದುದಾಗಿದೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ತಮಿಳುನಾಡನ್ನು ಉದಾಹರಣೆಯಾಗಿ ಹೇಳಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರುವಂತೆ ಇಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರಿಗೆ ಎನ್.ಟಿ.ಆರ್ ರವರು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿರಬಹುದು ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಆಂಧ್ರ ಅಸೆಂಬ್ಲಿಯಲ್ಲಿಯೇ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಆಂಧ್ರ ಸ್ಟೇಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂಪ್ಲಾಯ್ಸ್ ಕೂಡ ಇದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧ ವ್ಯಕ್ತ ಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಏತಕ್ಕೆ ವಿರೋಧ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂದರೆ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ಪ್ರಶ್ನೆಯಲ್ಲ. ಪ್ರಶ್ನೆ ಇರುವುದು ಇಂತಹ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಯಾವರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ. ಹಲವಾರು ಹಂತಗಳಲ್ಲಿ ಆರ್ಗನೈಸಿಂಗ್ ಸೆಟ್ ಅಪ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದರೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ನಡೆಯುವುದರಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಂಶಯವೂ ಇಲ್ಲ, ಆದ್ದರಿಂದ ಆರ್ಗನೈಸಿಂಗ್ ಸೆಟ್ ಆಫ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ

ಯನ್ನು ಡಿವಿಜನ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನು ಇದೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಒಂದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇರುವುದು ಚೂರು ಚೂರಾಗಿ ಡಿಸ್ ಇಂಟಗ್ರೇಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ. " ಎತ್ತು ಏರಿಗೆ ಎಳೆದರೆ ಕೋಣ ನೀರಿಗೆ ಎಳೆದಂತಾಗುತ್ತದೆ " ಇದರಿಂದ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೆ, ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ವರಮಾನ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಇದರಿಂದ ಯಾವ ಪ್ರಯೋಜನವೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಯಾವ ಒಂದು ಸಂಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಸಂಘಟನೆಯಾಗಿ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾಗಿ ನಡೆಯಬೇಕು. There should be a conducive atmosphere at the management level at the divisional level and also at the workshop level and depot level. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಆಡಳಿತ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸೌಹಾರ್ದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸಂಬಂಧ ಇರಬೇಕು. ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರಿಗೂ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ಸೌಹಾರ್ದತೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಪ್ರಾಬ್ಲಮ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ನಷ್ಟ ಸಂಭವವೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್‌ನವರಿಗೂ, ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಲೋಯರ್ ಲೆವಲ್‌ನಿಂದ ಹೈಯರ್ ಲೆವಲ್‌ವರೆಗೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಇರಬೇಕು. I don't want to say anything more about this, ಹೆಚ್ಚು ವೇಳೆ ಇಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವಾಗಿ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಅದೇಧಾಟಿಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಒಂದೇ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಏತಕ್ಕೆ ಬೇಕೆಂದರೆ, for taking policy decisions for the entire State. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ಧೋರಣೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. A single Corporation will cater to the overall needs of the State in that such Corporation is better equipped to attract high priority in respect of allotment of funds from the Centre. ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದು. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸೆಂಟ್ರಲ್ ರೀಸರ್ಚ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಟ್, ಪೂನಾದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಪಠಾನ್‌ಕರ್‌ರವರು ಒಂದು ಆರ್ಟಿಕಲ್ ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. All larger State Road Transport are becoming unmanageable. ಎಂದು ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಸೆಂಟ್ರಲ್ ಇನ್‌ಸ್ಟಿಟ್ಯೂಷನ್‌ರವರು ಏನು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ, ಅದು ನಮಗೂ ಕೂಡ ಅನ್ವಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈವತ್ತಿನದಿವಸ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್‌ಗಳಾಗಿ ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್‌ನ್ನು ಆಗಲಿ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿಯನ್ನಾಗಲಿ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಲಿನ್ ರವರೂ ಕೂಡ ಒಂದು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಒಬ್ಬ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಾಗಿದ್ದವರು, ದಕ್ಷ ಆಡಳಿತಗಾರರಾಗಿದ್ದವರು. ಅವರ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವುದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. Report of the Karnataka State Government constituted for suggesting improvements in the transport system in Bangalore Metropolitan Area. ಇದನ್ನು ಓದಿದರೆ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಾವೂ ಕೂಡ ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾರಾದರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಾದರೆ ಅಪಾಯಕಾರಕಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾಶ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಲು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿಯನ್ನು ಪ್ರಾಫಿಟಬಲ್ ಆಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಪ್ರಶ್ನೆ. ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕು. ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳಾಗಿ ಭದ್ರಪಡಿಸಬೇಕು. ೫೦-೬೦ ಬಸ್‌ಗಳಾದರೂ ಇರಬೇಕೆಂದು ತಜ್ಞರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಎಂದಾಗಲಿ, ರೀಜನಲ್ ಅಥವಾ ಡಿವಿಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಎಂದು ಕಮಿಟೆಡ್ ಆಫೀಸರನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಹಾಕಬೇಕು. ಡಿವಿಜನಲ್ ಲೆವಲ್‌ಗೆ ಒಂದು ಸಣ್ಣ ಪ್ರೆಸ್ಸನ್ನೂ ಕೂಡ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ಫೆಡರೇಷನ್‌ರವರೂ ಕೂಡ ಅದಕ್ಕೆ ಸಹಕಾರ ಕೊಡಲು ತಯಾರಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನೂ ಕೂಡ ತಾವು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಎಫಿಶಿಯೆನ್ಸಿ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಿಮ್ಮ ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಎಫಿಶಿಯನ್ಸಿ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಆಗಬೇಕಾದರೆ ಲೀಕೇಜ್ ಪ್ಲಗ್ ಮಾಡಬೇಕು. ರೆವಿನ್ಯೂ

ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಪ್ಲಗ್ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಕಣ್ಣು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. "ಯಾರಿ ಕಣ್ಣು ಹೋತನ ಮೇಲೆ" ಎಂದು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೆಟ್ಟವನು ಡ್ರೈವರ್ ದುಡ್ಡು ತಿಂದುಹಾಕುತ್ತಾರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಅದನ್ನು ನಾನಾದರೂ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಸಿಸ್ಟಮ್‌ನ್ನೇ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಿ, ಇದೆಲ್ಲ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಲೋಗನ್ಸ್ ಇದೆ. ಈರೀತಿ ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ. ಅಂದರೆ ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಟಿಕ್ ಟ್ವೆಂಟಿನೋ, ಥಾಲಿಡಾಲ್ ಏನು ಕೊಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಕೊಡಿ ತಾನೇ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನೂ ಕೂಡ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಎರಡು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ರೋಟೀನ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಪ್ರೈಸ್ ಚೆಕ್ ಏನೋ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಟೈಟನ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಗುಜರಾತ್ ಮತ್ತು ಬೊಂಬಾಯಿಗಳಲ್ಲಿ ಜಾಕ್‌ಪಾಟ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಅಂತ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ intensive checking in a particular period. ಇದನ್ನು ಇಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಮಾಡಬೇಕು., ಜೊತೆಯೊಳಗೆ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಸಪರೇಟ್ ಇಂಟರ್ವ್ಯೂ ಮಾಡಿ ಅವರ ಸಹಕಾರ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಪಬ್ಲಿಕ್ ರಿಲೇಶನ್ಸ್ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಆಗದೆ ಇನ್‌ಎಡಿಕ್ವೆನ್ಸಿ ಆಫ್ ಸರ್ವಿಸಸ್‌ನಿಂದಾಗಿ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಕೂಡ ಬೇಜಾರುಪಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅಡಿಕ್ವೆಸಿ ಆಫ್ ಸರ್ವಿಸಸ್ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಕ್ವಾಲಿಟಿ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಮಾಡಬೇಕು. ರೆಗ್ಯುಲಾರಿಟಿ ಇಂಪ್ರೂವ್ ಆಗಬೇಕು. ಇವೆರಡೂ ಆಗಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ, elimination of heavy cancelation of services. ಬೆಂಗಳೂರು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರು ಎಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಅದೇ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ advance reservation booking, proper ticketing system ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಕ್ಯಾಶ್ ಇನ್ಸೆಂಟೀವ್, ಬೋನಸ್ ಸಿಸ್ಟಮ್ ಅನ್ನು ಇಂಟ್ರೋಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಬೇಕು. ತಮಿಳುನಾಡು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಈ ಐದಾರು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ, ಇವುಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಎಫಿಸಿಯೆನ್ಸಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಆಶಿಸುತ್ತೇನೆ. ಏಕೋ ಏನೋ ಭ್ರಷ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಸದೆಬಡಿಯಲಿಕ್ಕೆ ಇವರು ಇನ್ನೂ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಅವರ ಹೆಸರುಗಳನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬರು ಎ.ಟಿ.ಐ. ೧೦೦-೧೨೦ ರೂಪಾಯಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಆತನನ್ನು ರೆಡ್‌ಹ್ಯಾಂಡ್ ಆಗಿ ಹಿಡಿದು ಬಿಟ್ಟರು. ಆದರೆ ಆಮೇಲೆ ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮಾಡಿ ಆತನನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜಾಂಶ ಏನು ಎಂದರೆ, he is a very corrupt officer. ಮೂರು-ನಾಲ್ಕು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸೇರಿಕೊಂಡು ಈ ರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಸಚಿವರಾಗಿದ್ದ ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ. ಪ್ರಕಾಶ್ ಅವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದಾಗ ಅವರನ್ನು ಟ್ರಾನ್ಸಫರ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಆರ್ಡರ್ ಮಾಡಿದರು. ಆದರೆ ಅವರ ಟ್ರಾನ್ಸಫರ್ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಇವತ್ತು ಕೂಡ ಅದು ಆಗಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ, ಅವರು ಯಾರೂ ಅಂತ. ಇನ್ನೊಬ್ಬರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಆಗಿದ್ದರು ರಾಯಚೂರಿನಲ್ಲಿ. ಅವರನ್ನು ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಫರ್ ಮಾಡಿದಾಗ ಒಂದು ಮೆರವಣಿಗೆಯನ್ನು ನಡೆಸಿ ಉಂಗುರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು. ನಾಲ್ಕು ಚಿನ್ನದ ಉಂಗುರಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.— ಅವರು ಡೈಮಂಡ್ ಮತ್ತು ಚಿನ್ನದ ಉಂಗುರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರು. ಟೂ-ಇನ್-ಒನ್ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದು ಗೊತ್ತು. ತೆಗೆದುಕೊಂಡವರು ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಕೊಟ್ಟವರು ಯಾರು?

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.— ಕೊಟ್ಟಿರುವವರು ಯಾರು ಎಂದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಕರಪ್ಟ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಮೇಲೆ ಸಿ ಅಂಡ್ ಡಿ ರೆಗ್ಯುಲೇಶನ್ಸ್ ಪ್ರಕಾರ ಆ್ಯಕ್ಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಾ? ಅವರಿಗೆ ಮರ್ಯಾದೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಕೊಟ್ಟವರ ಮೇಲೂ ಕೂಡ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಿ. ಇಂತಹ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರಗಳು ಬೇಕಾದಷ್ಟು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ......

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.— ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರೇ, ನೀವು ಬೇಗ ಮುಗಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.— ಆಯ್ತು ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಬೇಗ ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಲ್ಲಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಇದ್ದಾರೆ, ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ವೈಯಕ್ತಿಕವಾಗಿ ನನಗೆ ವಿರೋಧ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಅವರು ಬಂದ ಮೇಲೆ ರೆವಿನ್ಯೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್, He is behaving like an autocrat. ತಾನೇ ಹಿಟ್ಲರ್‌ನ ಮೊಮ್ಮಗ ಎಂದುಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪವೂ ಅಭಿಮಾನ ಇಲ್ಲ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಘದವರನ್ನು ಹೆರಾಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಶುರು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಎಲ್ಲಾ ಡಿಪೋಗಳಿಗೂ ಏನೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಎಂದರೆ ಇಂಥಿಂಥ ಯೂನಿಯನ್‌ನವರು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳಿದರೆ ಇತ್ಯರ್ಥ ಮಾಡಬೇಡಿ ಎಂದು. ದಯಮಾಡಿ ತಾವು, ಇಂತಹವರ ಬಗ್ಗೆ ಹುಶಾರಾಗಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕರೆಪ್ಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಆಗಿರಿ. ಯೂನಿಯನ್‌ನವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟರೆ ಅದು ಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್‌ನೆಸ್ ಅಲ್ಲ. ಅದು ವಿಂಡಿಕ್ಟಿವ್‌ನೆಸ್. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಾಯ ಪಡೆಯದೆ ಹಾಗೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ನಡೆಯುತ್ತದೆ? ಆಮೇಲೆ, ಓಓಡಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಅಂತ ಇದ್ದಾರೆ. ಒಂದೊಂದು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ೩೦ ಮಂದಿಯಂತೆ ಒಟ್ಟು ಎಂಟು ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ೨೪೦ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರು ಏನೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. They are the link between the corrupt officers at the top and also the corrupt conductors at the bottom. ಈ ಲಿಂಕ್ ಅನ್ನು ಸ್ಮ್ಯಾಶ್ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರು ಒಳ್ಳೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರು. ಈಗ ನಿಮಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರೋ ನೋಡೋಣ. ಇಂಥವರನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟು ಸೀನಿಯರ್ ಮೋಸ್ಟ್ ಎಜುಕೇಟೆಡ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್, ಬಿ.ಎ., ಬಿ.ಕಾಂ ಪಾಸಾದವರಿದ್ದಾರೆ. ಇವರನ್ನು ಏಕೆ ಕ್ಲರಿಕಲ್ ಲೈನ್‌ಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬಾರದು? ಇಂತಹವರಿಗೆಲ್ಲಾ ಅನುಕೂಲತೆ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಇವರಿಗೆಲ್ಲಾ conductor is a conductor for life. Driver is a driver for life. ಬದಲಾವಣೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ನಂತರ ಈ ಚಿಲ್ಲರೆ ಸಮಸ್ಯೆ ಬೊಂಬಾಯಿಯಲ್ಲಿ ಕಮ್ಯುಟರ್‌ಗಳು ರಿಸರ್ವ್ ಬ್ಯಾಂಕಿನ ವಿಶೇಷ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಟೋಕನ್ನುಗಳನ್ನು ಚಿಲ್ಲರೆಯಾಗಿ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಂತರ, ೬೦ ವರ್ಷ ವಯಸ್ಸಾದವರಿಗೆ ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೧೧ ಘಂಟೆಯಿಂದ ಮಧ್ಯಾಹ್ನ ಮೂರು ಗಂಟೆವರೆಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದರೆ, ಅರ್ಧ ಚಾರ್ಜ್ ಅಂತ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಅಂದರೆ, ಮಧ್ಯಾಹ್ನ ಮೂರು ಗಂಟೆ ನಂತರ ಅವರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಪೂರ್ತಿದರ ಕೊಡಬೇಕು. ಇದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ತಾರತಮ್ಯವನ್ನು ತೆಗೆದು ಹಾಕಿ ಉಚಿತ ಅಂತ ಮಾಡಿ. ನಾನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಡೆಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ರೋಡುಗಳು ಇದ್ದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಮೆಟಡಾರ್ ವ್ಯಾನುಗಳು ಬ್ಯಾಟರಿಯಿಂದ ರನ್ ಆಗುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಇದನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿದರೆ, ಪೊಲ್ಯೂಶನ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಶಬ್ದ ಹೆಚ್ಚು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೂಲಭೂತವಾಗಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಾಯ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಕಾರ್ಮಿಕರ ಸಹಾಯ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ವರ್ಕರ್ಸ್ ಪಾರ್ಟಿಸಿಪೇಶನ್ ಇನ್ ದಿ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಸ್ಕೀಮ್ ಅನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ. ಕೆಳಗಿನಿಂದ ಮೇಲೆ ಎಲ್ಲಾ ಚುನಾಯಿತ ಪ್ರತಿನಿಧಿಗಳು ಬರಲಿ. ನಮ್ಮ ಫೆಡರೇಶನ್‌ನವರೇ ಬರಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾರೋ ಇಬ್ಬರನ್ನು ಡೈರೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಅಂತ ಮಾಡುವುದು ಬಿಟ್ಟು, ಎಲ್ಲರೂ ವರ್ಕರ್ಸ್ ಇದ್ದರೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಹಕಾರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇಷ್ಟು ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಬೇಕೆಂದು ವಿನಂತಿಸಿಕೊಂಡು, ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯ (ಮುಳಬಾಗಿಲು).—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಬೇಡಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವಾಗ, ಈ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ನಾವು ಅರ್ಥ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ, ಅದೇನೆಂದರೆ, ನಾಗಾಲೋಟದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಇನ್ನೂ ಕಂಟ್ರೋಲ್‌ಗೆ ಈಗಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಂದಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು. ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೆಲ್ಲರೂ ಭ್ರಷ್ಟರೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರದ ಆಗರವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿ ನಡೆಯದ ಅನ್ಯಾಯಗಳೇ ಇಲ್ಲ. ಇದೊಂದು ಕರಪ್ಟ್ ಪ್ರಪಂಚ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಮೊದಲಿನಿಂದಲೂ ಒಂದು ಟ್ರೆಡಿಷನ್ ಬೆಳೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ಯಾವ ಕೆಲಸಗಳೂ ಸುಗಮವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ

ನಾನಾ ಉದಾಹರಣೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಈಗ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸ್ ಎಂದು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಯಾರಿಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಮಾಡುವಂತಹ ಟೆಸ್ಟ್‌ಗೆ ಹಾಜರಾಗದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕುಟುಂಬ ಕಲ್ಯಾಣ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ದತ್ತು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಸರಿಯಾಗಿ ಬರದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಲೈಸನ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಕಾರಣದಿಂದ ಇವೊತ್ತು ಪ್ರತಿದಿನವೂ ಅಪಘಾತ ಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ ಮತ್ತು ಜನರು ಸಾಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಜನರು ಪ್ರತಿಭಟನೆ ಮಾಡಿದರೂ ಸಹ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗಿಲ್ಲ, ಇಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಪ್ರತಿ ಹಂತ ದಲ್ಲಿಯೂ ಯಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ ಎಂದರೆ, ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆ ಇದೆಯೋ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೋ ಎನ್ನುವಂ ತಹ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾ ಅವರು ಇನ್ನೂ ಚಿಕ್ಕ ವಯಸ್ಸಿನವರು. ಇದನ್ನು ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರಲು ಬಹಳವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಜೋರಾಗಿಯೇ ರಿವ್ಯೂ ಮಾಡಿದರು. ಇವರು ಏನೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಸಹ ನಾವು ಅಂದುಕೊಂಡ ಮಟ್ಟಕ್ಕೆ ಈ ಇಲಾಖೆ ಇನ್ನೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ದಕ್ಷರಾದಂಥ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆಟೋಮೊಬೈಲ್ ಡಿಪ್ಲೋಮಾ ಮಾಡಿಕೊಂಡವರನ್ನು ಐ.ಎಂ.ಇ. ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಭರ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಯಾರು ೨೦-೩೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲಂಚ ಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಅಂತಹವರನ್ನು ಸಾಕಷ್ಟು ಅನುಭವ ಮತ್ತು ಅರ್ಹತೆ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಐ.ಎಂ.ಇ. ಪೋಸ್ಟ್‌ಗಳಿಗೆ ಭರ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಎಂಬುದು ಇಲ್ಲ. ಇಂತಹವರನ್ನು ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಕಛೇರಿಗಳಿಗೂ ಸಹ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ನಿರುತ್ಸಾಹ ಬಂದು ೨೦೦ ರೂಪಾ ಯಿಗಳ ಮಾಮೂಲಿ ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ೪೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಮೋಷನ್ ಅಂತೂ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ ಈ ರೀತಿಯಾದರೂ ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡೋಣ ಎಂದುಕೊಂಡು ಮಾಮೂಲಿಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ತಪ್ಪಬೇಕಾದರೆ, ಅವರ ಒಂದು ಸರ್ವಿಸ್‌ಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಪ್ರಮೋಷನ್ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಇವರಿಗೆ ಏನಾದರು ಒಂದ ರೀತಿಯ ಇನ್ ಸೆಂಟೀವ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಇವರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಎನ್‌ಕರೇಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ರಸ್ತೆಗೆ ಹೋಗಿ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುವು ದನ್ನೇ ಮುಂದುವರೆಸುತ್ತಾರೆ. ಇದು ಮೊದಲು ತಪ್ಪಬೇಕು. ಇನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿಯೂ ಸಹ ನಾವು ನಮ್ಮ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಅಂದುಕೊಂಡ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಾನು ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಸರಿಯಾದ ಅರ್ಹತೆ ಇರುವವರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗೆ ಪಿ.ಯು.ಸಿ, ಅವರು ಸಹ ತಮ್ಮ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕೆಲವೊಂದು ಕೆಲಸಗಳಿಗೆ ಪರಿಣತರಾದವರನ್ನೇ ನೇಮಕ ಮಾಡಬೇಕಲ್ಲದೆ ಬೇರೆಯವರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಅವರು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಸಹ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೆಲಸವಿಲ್ಲದ ಐ.ಪಿ.ಎಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಜನರಲ್ ಮೇನೇಜರ್ ಆಗಿ ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಅವರು ಪರಿಣತರಿದ್ದಾರೆಯೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡದೆ ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಸೆಕ್ರೆಟರಿಯಾಗಿ ಇಲ್ಲವೇ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಆಗದಂಥವರನ್ನು ಇಲ್ಲಿಗೆ ವೈಸ್-ಪ್ರೆಸಿಡೆಂಟ್ ಎಂದು ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಕೆಲವು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಅದೇ ಹುದ್ದೆಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರೆಸುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿಯೇ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಪಿ.ಯು.ಸಿ. ಅವರು ಏನು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿ ದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಓದಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.-

"The necessity to retain a Chief Executive of a company/Corporation/Board for a reasonably long term of 3 to 5 years or more till

the Unit attains stability needs no particular emphasis. The long period gives him the needed involvement and makes him conscious of his onerous duties and accountability to the Government and to the Legislature. It also gives him sufficient scope to improve the working efficiency of the company and build a proper image for the Government. The lack of continuity forces the man at the post to take things leisurely. Hence, a man posted as Chief Executive should meet the challenge and be all the time conscious of duties and responsibilities in view of his ultimate accountability to the Government and the Legislaruer."

ಒಂದು ಜಾಗದಲ್ಲಿ ೩ ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಬದಲು ೫ ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಮುಂದುವರಿಸಿದರೆ, ಅವರಿಗೆ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಅನುಭವ ಬಂದು ಆಡಳಿತ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಎಂಬ ವಿಷಯವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರ ಒಂದು ನಿರ್ಧಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೋ ಇಲ್ಲವೇ ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೋ ನೇಮಕ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇವರಿಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಅನುಭವ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಕಾರ್ಯಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿರುವ ಅವ್ಯವಹಾರಗಳನ್ನು ಬ್ರಹ್ಮದೇವರು ಬಂದರೂ ಸಹ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೇಳಿದ ಪ್ರಕಾರ ಇಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವವರೆಲ್ಲರೂ ಲಂಚ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ನೀವು ಸರಿಯಾಗಿ ಸಂಬಳವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಹಣ ಸೋರಿಹೋಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಬದುಕಲು ಸಾಕಾಗುವಷ್ಟು ಸಂಬಳ ಕೊಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಿ ಎಂದು ನಮಗೆ ಹೇಳಿದರು. ನಮಗೆ ತಿಳಿದಂತೆ ಮದ್ರಾಸ್ ಮತ್ತು ಕೇರಳಾದಲ್ಲಿ ದಿನವೂ ಬ್ಯಾಟಾ ಕೊಟ್ಟರೆ ಇಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಒಂದು ಸಲ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬರುವವರು ಸಾವುಕಾರರ ಮನೆಯಿಂದ ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಇವರುಗಳು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆಯ ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಕಂಡುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುವ ಮಾರ್ಗಗಳ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ತಮ್ಮ ಮಾಮೂಲನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ಮಾಮೂಲಿ ಎಂದು ೨೫ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ತಾನೂ ಸಹ ೨೫ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾನೆ. ಇವರ ಊಟದ ಖರ್ಚಿಗೆ ದಿನಕ್ಕೆ ೨೦ ರೂಪಾಯಿಗಳಾದರೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಖರ್ಚನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಬ್ಯಾಟಾ ಎಂದು ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಬೇರೆ ಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಮೊದಲು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು, ಈಗ ಒಟ್ಟು ೫೬೭೭ ಬಸ್‌ಗಳಿವೆ. ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತಹ ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗೆ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ದಿನವೂ ೬೦ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಬ್ಯಾಟಾ ಎಂದು ಕೊಟ್ಟರೆ ಒಂದು ವರ್ಷಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಒಂದು ಲೆಕ್ಕದ ಪ್ರಕಾರ ೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಈಗ ಬೇರೆ ಮಾರ್ಗಗಳಿಂದ ಹಣ ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು, ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳವರನ್ನು ನೋಡಿ ಕಲಿತುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ತಮಿಳುನಾಡು ಮತ್ತು ಕೇರಳಾದಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೋಗಿ ನೋಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂಬುದನ್ನು ನೋಡಬೇಕು. ನಾವು ಎಷ್ಟೇ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೂ ಸಹ ಅದನ್ನು ನೀವು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈಗ ನೀವು ಅರ್ಥವಿಲ್ಲದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಟೇಜ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಕೋಲಾರದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ೬ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ೭ ರೂಪಾಯಿ ಹತ್ತು ಪೈಸೆಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳವರ ಜೊತೆ ಪೈಪೋಟಿ ಮಾಡಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ದರಗಳನ್ನು ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಸಹ ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಈ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣ ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ, ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪ್ರತಿ ಬಸ್‌ಗೂ ೮ ಜನ ಕೆಲಸಗಾರರಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಮೂವರು ಮಾತ್ರ ಕೆಲಸಗಾರರಿರುತ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ನಷ್ಟಕ್ಕೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ......

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಂ. ಇದಿನಬ್ಬ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳೇ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ.—ನಾನು ನೋಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಅವರು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿಯೇ ಇದ್ದರು. ಈಗ ಊಟಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಊಟ ಮಾಡುವಾಗಲೂ ಸಹ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ಟಿ. ವಿ. ಯಲ್ಲಿ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಈಗಲೂ ಕೂಡ ಅವರು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ, ತಕ್ಷಣ ಡೈಲಿ ಬಾಟವನ್ನು ಕಂಟಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಕೊಡುವಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರುಗಳನ್ನು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನೂ ಒಂದು ದುರಾದೃಷ್ಟಕರ ವಿಷಯ ಎಂದರೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ, ಹಾಗು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಉದಾಹರಣೆ, ನಮ್ಮ ಮುಳಬಾಗಿಲು ತಾಲ್ಲೂಕು ಮತ್ತು ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಸರಿಯಾದ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಯಾವ ಬಸ್‌ಗಳೂ ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಬರುವುದೂ ಇಲ್ಲ. ೬ ಘಂಟೆಗೆ ಬರುವ ಬಸ್ಸು ೮ ಘಂಟೆಗೆ ಬಂದರೂ ಬಂತು ೯ ಘಂಟೆಗೆ ಬಂದರೂ ಬಂತು, ಇವರುಗಳನ್ನು ಕೇಳುವವರು ಹೇಳುವವರು ಯಾರು ಇಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಕೆ ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಮೇಲೆ ನಂಬಿಕೆಯೇ ಹೊರಟು ಹೋಗಿದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಂದೈದು ನಿಮಿಷವೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆಯಾಗದಂತೆ ಬರುತ್ತವೆ ಮತ್ತು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಈ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿಯಿಂದ, ಬಂದರೆ ಬರಬಹುದು ಬರದಿದ್ದರೆ ಹೋಗಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಜನದಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಬಂದಿದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೇ ಈ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಕಲೆಕ್ಷನ್ನೂ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಿಸ್ಟಮ್‌ನಿಂದ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಗಾಡಿಗಳು ಓಡಿದರೆ ನಮಗೆ ಲಾಭ ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ? ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಉತ್ತಮವಾಗಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಸಾಲದು, ಅದನ್ನು ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ಮೇಲೆ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಸ್ವಂತವಾಗಿ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟಿಸುವುದು ಆಗಬೇಕು. ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗೆ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕೊಡುವುದರಿಂದ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಎಂ. ಜಿ. ಬಿ. ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡರ್ಸ್‌ಗಳು ಒಂದೊಂದು ಬಸ್ಸ್‌ಗೂ ಬಾಡಿ ಕಟ್ಟುವಾಗ ೩೦ ಸಾವಿರ ೪೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಲಾಭ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ಫೆಸಿಲಿಟಿ ಇದೆ. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ೧೯೮೨-೮೩ರಲ್ಲಿ ೨೬,೮೩,೭೨೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ೩೭೮ ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆಯೆಂದು ಇವರು ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾಗಿದೆ, ಅದೇ ೧೯೮೩-೮೪ರಲ್ಲಿ ಇದೇ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ೪೨,೪೮,೬೩೮ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ ಎಂದು ಇದೆ. ಅಂದರೆ ೨೨,೨೦,೦೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ೧೯೮೩-೮೪ರಲ್ಲಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಅದೇ ಇತರೇ ಎಲ್ಲಾ ಸಿಬ್ಬಂಧಿಯವರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಈ ೩೭೮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಹೀಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದರೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಲಾಭ ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ? ಇಲಾಖೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಸಂಬಳ ಸಾರಿಗೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಇಲಾಖೆ ಸರಿಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೇವೆಯನ್ನು ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಅಪಘಾತಗಳು ಅಪಘಾತದ ಪ್ರಮಾಣ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರಿಗೆ ೩೫ ಅಪಘಾತಗಳು ನಡೆಯುತ್ತವೆ. ಬಳ್ಳಾರಿ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಅಪಘಾತದ ಪ್ರಮಾಣ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಇದೇ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋ ಮೀಟರಿಗೆ ಅಪಘಾತದ ಪ್ರಮಾಣ ೪೨ಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೀತಿ ಅಪಘಾತ ಆಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಏನು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕಂಡು ಹಿಡಿದು ಅದಕ್ಕೆ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇಡದೇ ಹೋದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗುಣಮಟ್ಟ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆದವರಿಗೆ ಪರಿಹಾರ ಧನ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬರೀ ಪರಿಹಾರಧನ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್‌ನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟದೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಇದ್ದರೆ ಸರಿಯಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರಿಂದ, ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವಾಗ ಅವುಗಳಿಗೆ ವೇಗ ಮಿತಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ಉತ್ತಮವಾದ ತರಬೇತಿಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು, ಸಾರ್ವಜನಿಕರೇ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಮುಖ್ಯ ಜನಗಳು, ಅವರನ್ನು ಭಯ ಭಕ್ತಿಯಿಂದ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸುಮ್ಮನೆ ಅವರ ಪ್ರಾಣ ಹಾನಿಯನ್ನು ಮಾಡಬಾರದು. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಬರುವ ಡೈರಕ್ಟರುಗಳು ನಾನು ಒಬ್ಬ ಡೈರಕ್ಟರ್ ಎಂದು ಕೊಂಡು ಮೀಟಿಂಗ್‌ಗೆ ಬಂದಾಗ ೫೦-೬೦ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಟಿ.ಎ. ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಇಲಾಖೆಯು ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾ ಶಾಸಕರೂ ಸಹ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಸುಧಾರಣೆಯ ಕಡೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕು ಹಾಗು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸಚಿವರು ಸರಿಯಾದ ಕಂಟ್ರೋಲನ್ನು ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಮೇಲೆ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಉತ್ತಮವಾದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಕೊಡುವಂತಾಗಲು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಮಾರ್ಪಡಿಸಬೇಕು, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಕೆಟ್ಟು ಹೋದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಏನು ಮಾಡುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ ಹಾಗು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇವರು ಕೊಟ್ಟಿರುವ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ೧೩ನೇ ತಃಖ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿರುವ ಪ್ರಕಾರ ೨೮೨.೧ ರಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಇವರು ಓಡಿಸಿರುವುದು ೨೬೬ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳು ಮಾತ್ರ ಇವರು ಮೈನಸ್‌ಕಡೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಇದರಿಂದ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಇವರಲ್ಲಿ ಎಫಿಶಿಯಂಟ್ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಕಡೆಗೂ ಸಹ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಸರಿಯಾದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಏನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಆದಾಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯು ಬಹಳ ನಷ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದು ನನಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ನೀವು ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ, ಹೆಚ್ಚು ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ, ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನೂ ಓಡಿಸುತ್ತೀರಿ ಆದರೂ ಬಸ್‌ಗಳಿಂದ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇದು ಹೇಗೆ ಆಗುತ್ತದೆ? ಈ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ೪೫೫ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ, ಇದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಬೇಕು ಎಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಆದರೆ ನೀವು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಇದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯ. ಜನತೆಯ ಸೇವೆಯೇ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮೂಲ ಉದ್ದೇಶ. ಇದನ್ನು ಈಡೇರಿಸಬೇಕು. ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಜನರು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯನ್ನೇ ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು ಹಾಗು ಅವುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು.

ಇನ್ನು ಈ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಮೊನ್ನೆ ನಾನು ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ಹೋದಾಗ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆ ಅಂದರೆ ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ಮೂರು ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ, ಹುಡ್‌ಕೋ ಮನೆಗಳನ್ನು ೮,೫೦೦ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎನ್ನುವ ಬೋರ್ಡ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದರು. ಆದನ್ನು ನಾನು ನೋಡಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಅವರು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿರುವ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹುಡ್‌ಕೋ ನೆರವಿನಿಂದ ಕಟ್ಟಿ ಜನರಿಗೆ ಹಂಚಿದ್ದಾರೆ. ಎಂಟು ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಸುಮಾರು ಅರ್ಧ ಮೈಲಿ ಫಾಸಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಕೊಳಚೆ ನಿವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಡಬೇಕು, ಹೀಗೆ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಕೊಳಚೆ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಬೆಳೆಯುವುದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರವು ಇತ್ತ ಕಡೆ ಗಮನ ಹರಿಸಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ವಿತರಣೆ ಮಾಡಬೇಕು?

ಇನ್ನು ಭಾಗ್ಯ ಮಂದಿರ ಸ್ಕೀಮ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದೊಂದು ಮುನ್ಸಿಪಾಲಿಟಿ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಐದು, ಹತ್ತು ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ಹತ್ತು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಮೂವತ್ತು ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳು ಇರುವ ಕಡೆ ಇದು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ೨೦೧ ರಿಂದ ೩೦೦ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕು. ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಜನತಾ ಮನೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಬೇಕು. ಒಂದೂವರೆ ಲಕ್ಷ ಜನಸಂಖ್ಯೆ ಇರುವ ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ ೩೦೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ೧೦ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳು ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೆ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ದಿವಂಗತ ದೇವರಾಜ್ ಅರಸ್‌ರವರ ಆಡಳಿತದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇಂತಹವುಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಕೊಡಲ್ಪಟ್ಟಿದ್ದವು. ಇನ್ನು ಸೈಟಗೆ ವಿತರಣೆಯ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ನಾವು ಒಪ್ಪಬೇಕು. ಆಗ ಅಂದರೆ ಎಮರ್ಜನ್ಸಿ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಜಮೀನನ್ನು ಸರಕಾರದವರು ಅಕ್ವಿಸಿಶನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ಸೈಟ್ ಇಲ್ಲದವರಿಗೆ ಹಂಚುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಈಗ ಆ ಕ್ರಮ ನಿಂತಹಾಗೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಜನರಿಗೆ ಸೈಟ್ ವಿತರಣೆಯೂ

ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಸೈಟ್ ವಿತರಣೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅದರ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದ ಜಮೀನು ಕೂಡಾ ದೊಡ್ಡ ಜಮೀನು ದಾರರಿಗೆ ಸೇರಿದ್ದು, ಅವರ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಅಕ್ವಿಸಿಶನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೆ ಇವರಿಗೆ ಭಯ ಬೀಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಅವರನ್ನು ಇವರು ಎದುರು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಲಾರದ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈಗ ಈ ಸೈಟ್ ವಿತರಣೆ ಮಾಡುವುದು ನಿಂತು ಹೋಗಿದೆ ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಇದನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ನಾವು ನೋಡಬೇಕಾಗಿರುವುದು ಏನೆಂದರೆ, ಒಂದೊಂದು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಅಕ್ವಿಸಿಶನ್ ಆಗಿದ್ದರೂ ಕೂಡಾ ಅದನ್ನು ವಿತರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅವುಗಳನ್ನು ಪ್ರತಿಷ್ಠಿತರಾದ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಅಕ್ರಮಿಸಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥವರನ್ನು ಬಿಡಿಸಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೂ ಕೂಡಾ ಸರಕಾರದವರು ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ, ತಹಶೀಲ್ದಾರರಿಗೆ ಇನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಎಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದ ಜಮೀನನ್ನು ಅಕ್ರಮಿಸಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೋ ಅದನ್ನು ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವಾಗಿ ಬಿಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಜನತಾ ಮನೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ, ಇವರು ಕೊಡುವ ನಾಲ್ಕೈದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಏನೇನೂ ಸಾಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆ ಮನೆಗಳನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಆ ಮನೆಗಳಿಗೂ ಗುಡಿಸಲುಗಳಿಗೂ ಏನೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಐದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ಒಂದು ಮನೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗು ವುದಿಲ್ಲ ಒಂದು ಮರದ ಬಾಗಿಲು ಮಾಡಿಸಬೇಕಾದರೆ ಈಗ ಸವಾರಾಗಿ ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗಾದರೆ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಚಿಕ್ಕ ಜನತಾ ಮನೆಯನ್ನು ೫ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಂದ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ? ಹೀಗಾಗಿ ಅದಕ್ಕೆ ತಕ್ಕ ಹಾಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆ. ಅದರಿಂದ ಉತ್ತಮ ಫಲಿತಾಂಶ ಬಂದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರೀತಿಯ ಟ್ವಿನ್ ಹೌಸಸ್‌ನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಎನ್. ಆರ್. ಇ. ಪಿ. ಯಲ್ಲಿ ೫ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಫ್ರೀಯಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ತಾವು ೫ ಸಾವಿರ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ೧೦ ಸಾವಿರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ವರ್ಷದ್ದು ಈಗಾಗಲೇ ನೀವು ಕೊಟ್ಟುಬಿಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ನಾವು ಬಡ ಜನರುಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕು. ಆದುದರಿಂದ ಮನೆಕಟ್ಟಲು ತಾವು ಕೊಡುವ ಮೊಬಲಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲದೇ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರಿಗೆ ಎನ್. ಆರ್. ಇ. ಪಿ. ಸ್ಕೀಮ್‌ನಲ್ಲಿ ಉಚಿತವಾಗಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಅದು ಏರಿಯಾಕ್ಕೆ ೫೦ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ೨೦೦ಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇದನ್ನೂ ಕೂಡಾ ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಸಾಧಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ವಸತಿಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯತತ್ಪರತೆಯನ್ನು ತೋರಿಸ ಬೇಕಾಗಿ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣ (ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಪೇಟೆ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಈ ದಿನ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಸಚಿವರು ಆದ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರು ಅವರ ಇಲಾಖೆಯ ಮೇಲಿನ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಏನು ಮಂಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನನ್ನ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಸೂಚಿಸುತ್ತಾ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡಲು ಇಚ್ಛೆಪಡುತ್ತೇನೆ.

ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಹೆಗಡೆಯವರು ಎರಡು ಮುಖ್ಯವಾದ ಇಲಾಖೆಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆ ಎಂದರೆ, ಯಾರಧೈರ್ಯವನ್ನಾದರೂ ಪರೀಕ್ಷೆ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ, ಯಾರ ಕೆಚ್ಚನ್ನಾದರೂ ಸವಾಲು ಎಸೆಯತಕ್ಕಂತಹ ಇಲಾಖೆಗಳು, ಈ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆಗಳು. ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರು ತಮ್ಮ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಯನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲು ಶಕ್ತರಾಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಒಂದೆರಡು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ತ್ಯಜಿಸುತ್ತೇನೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಮಾನ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದರೆ ಇದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟದ ಕೆಲಸ ಎಂದು ನನಗಾದರೂ ಅನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಹತ್ತಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಜನ ಸುಟ್ಟು ಸುಣ್ಣ ಆಗಿ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ ಹಾಗಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಉತ್ಸಾಹ ಇದೆ, ಅವರು ಇನ್ನೂ ತರುಣರು, ತುಂಬಾ ಧೈರ್ಯವೂ

ಇದೆ, ಆ ಕಾರಣದಿಂದ ಅವರು ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಜಯಶೀಲರಾಗುವ ದಿಸೆಯಲ್ಲಿ ಯಶಸ್ವಿ ಆಗುತ್ತಾರೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಹಾಗೂ ಅವರಿಗೆ ಯಶಸ್ಸನ್ನು ಹಾರೈಸುತ್ತೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಯಾವ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ ಅದರ ಗುರಿ ಸಾಧನೆ ಆಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇವೊತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ, ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತವೆ. ಈ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳವರು ನಿಯತ್ತಾಗಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಡ್ರೈವರ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಅಲ್ಲದೇ ೨-೩ ಜನ ಕ್ಲೀನರ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಕೂಡಾ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಲಗೇಜನ್ನು ತಾವೇ ಏರಿಸುತ್ತಾರೆ, ತಾವೇ ಇಳಿಸುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರವಾಸಿಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಏತಕ್ಕಾಗಿ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರು ಎಂದರೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಅವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಅವರಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಲಾಭದ ದೃಷ್ಟಿ ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತದೆ ಎಂದೆಲ್ಲಾ ಮನಗಂಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆನ್ನುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಅವರ ಉದ್ದೇಶ ಸಫಲವಾಗಿದೆಯೇ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಏನೇನೂ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅವರು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ತುಂಬಾ ಶ್ರಮ ಪಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಕಾಡಾನೆಗಳು ಊರಿಗೆ ನುಗ್ಗಿ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಧ್ವಂಸ ಮಾಡುತ್ತವೆ, ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೂಡಾ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಧ್ವಂಸ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಲೂಟಿ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ; ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಲು ಆನೆಗಳಿಗೆ ಖೆಡ್ಡಾ ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ ನೀವೂ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇದು ಕಷ್ಟ ಎಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇವರುಗಳು ಕೋಟಿಗಟ್ಟಲೆ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಲೋನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಚುನಾವಣೆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಏನು ಹತ್ತಾರು ಜನ ಚುನಾವಣೆ ಅಭ್ಯರ್ಥಿಗಳಾಗಿ ನಿಲ್ಲುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅವರುಗಳಿಗೆ ಜಾತೀಯ ಬೆಂಬಲ ಇದೆಯೆಂದೂ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇಂಥವರನ್ನು ಸರಿಯಾದ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ತರುವುದಕ್ಕೆ, ಸರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೋ ನೋಡಬೇಕು. ಈ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ತರಹದ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾದೀತು ಎಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಡಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಸುಪ್ರೀಮ್ ಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ತೀರ್ಪು ಬಂದಿದೆ. ವಿಚಾರಣೆ ಇಲ್ಲದೇನೇ ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು. ಇದನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಜಾಸ್ತಿ ಬಳಸಿಕೊಂಡರೆ ಇಲಾಖೆಯ ಶುದ್ಧೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಅಂದು ಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಇದನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಅಂತಹ ಭ್ರಷ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ತೆಗೆಯತಕ್ಕ ಅವಕಾಶ ತಮಗೆ ಇದೆ. ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ತಾವುಗಳು ನಿರ್ಭಯವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ಬಂದಾಗ, ತಮ್ಮ ತಪ್ಪನ್ನು ಮರೆ ಮಾಚಲು ಏನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮಂತ್ರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಬಂದಾಗ ಭರತ ನಾಟ್ಯ, ಕಥಕ್ಕಳಿ ಮಾಡುವಂತಹ ನರ್ತಕಿಯರೂ ಕೂಡಾ ನಾಚಬೇಕು ಆ ತರಹ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಕಲಿತಂಥಹ ವಶೀಕರಣ ವಿದ್ಯೆಯನ್ನು ಬೇರೆ ಯಾರೂ ಕಲಿತುಕೊಂಡಿಲ್ಲ.

೫.೩೦. ಪಿ. ಎಂ,

ಅದಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅವರ ಒಂದು ವಶೀಕರಣಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಿ ಮಾರು ಹೋಗುತ್ತಾರೋ ಎನ್ನುವ ಭಯ ನಮಗೆ. ಅವರು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ವಶೀಕರಣಕ್ಕೆ ಮಾರು ಹೋಗಬಾರದೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಮಾನ್ಯ ಪಾಟೀಲರೇ ತಾವೇನು ಅಲ್ಲಿ ಮಿನಿ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್ ನಡೆಸುವ ಹಾಗೆ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣ.—ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಹೊರಡಲು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೆ ಹಿಂಡು ಹಿಂಡಾಗಿ ಹೊರಡುತ್ತವೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರಲಿ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲದೆ ಇರಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು

ಮಾತ್ರ ಹಿಂದು ಹಿಂದಾಗಿ ಹೊರಡುತ್ತವೆ. ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಯಾರಾದರೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕೈ ಅಡ್ಡ ಮಾಡಿ ಬಸ್ಸು ನಿಲ್ಲಿಸುವಂತೆ ಕೈ ತೋರಿಸಿದರೂ ಕೂಡ ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಬಹಳ ಬೇಜವಾಬ್ದಾರಿ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ನಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ರೀತಿಯನ್ನು ನಾವು ವರ್ಣನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪದಗಳೇ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸು ಯಾವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಡಬೇಕೋ ಆ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಡುವುದಿಲ್ಲ. ೭ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಡುವ ಬಸ್ಸು ೮ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಟರೆ ಅದು ಹೆಮ್ಮೆ ಪುಣ್ಯ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಕೆಂಗಲ್ ಹನುಮಂತಯ್ಯನವರು ರೈಲ್ವೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಯಾವ ರೈಲು ಹೊರಟಿತು. ಆ ರೈಲು ಎಷ್ಟು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸೇರಬೇಕಾದ ಸ್ಥಳ ಸೇರಿತು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಣೆ ಮಾಡಿ ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಕಿಸಿದ್ದರು. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಆ ಒಂದು ಕ್ರಮವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಕ್ರಮವನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣಗಳಾದ ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಇತ್ಯಾದಿ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಎಷ್ಟು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಹೊರಡುತ್ತದೆ, ಎಷ್ಟು ಗಂಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ಸೇರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಇದನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಹ ನಾನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳು ಡಿಪೋಗಳಿಂದ ಬರಬೇಕು. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಡಿಪೋಗೆ ಎಷ್ಟು ಸಾರಿ ಫೋನ್ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ೭ ಗಂಟೆಗೆ ಬರಬೇಕಾದ ಬಸ್ಸು ೮ ಗಂಟೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಾವು ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರವರನ್ನೇ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇನ್‌ಚಾರ್ಜ್ ಎಂದು ಡಿ.ಟಿ.ಓ. ಎನ್ನುವ ಒಬ್ಬ ದೊಡ್ಡ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಅವರು ಯಾವಾಗ ನೋಡಿದರು ಕೂಡ ಅಲ್ಲಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಏತಕ್ಕೆ ಅವರನ್ನು ತಾವು ನೇಮಕ ಮಾಡಿದ್ದೀರೋ ನಮಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇನ್ ಚಾರ್ಜ್ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ದರ್ಜೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿದರೂ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ. ಸರಿಯಾಗಿ ಮತ್ತು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೪೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನಿಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಆರು ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಒಂದು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸಿನಿಂದ ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೂ ಸಹ ಸುಮಾರು ಏಳೂವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಆದಾಯ ಮಾಡಬಹುದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿನಿಂದ ಒಂದು ತಿಂಗಳಿಗೆ ೫೦೦–೬೦೦ ರೂಪಾಯಿಗಳ ನಷ್ಟವನ್ನುಂಟು ಮಾಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ತಲೆಯನ್ನು ತಿರುಪತಿ ಚವರ ಮಾಡಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಸಹ ನಾವು ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಂ ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಹೇಳಿದರು, ಸುಮಾರು ೯ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಡೀಸೆಲ್ ಹೆಚ್ಚು ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಮತ್ತು ದುರುಪಯೋಗವಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು, ಆದರೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರು ಕೂಡ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಒಬ್ಬರೆ ಏನೂ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯಾ.—ಅವರು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಪರವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣ.—ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಬೇಕಾದರೆ ಜಾಸ್ತಿ ಸಂಬಳವನ್ನು ಕೊಡಲಿ, ಅದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಅವರಿಂದ ಕೆಲಸ ಕೂಡ ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಜಾಸ್ತಿ ಸಂಬಳ ಕೊಟ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಸರಿಯಾದ ನೀತಿಯಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಕಮ್ಯುನಿಸ್ಟ್ ಸದಸ್ಯರು ಏತಕ್ಕೆ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳಿದರೂ ನನಗಂತೂ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಎಂ. ಅಡ್ಯಂತಾಯ.—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ ಹೇಳಿದರು ಸುಪ್ರೀಂ ಕೋರ್ಟಿನ ಒಂದು ಆಜ್ಞೆಯ ಪ್ರಕಾರ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡದೆ ಕಾರ್ಮಿಕರನ್ನು ಕೆಲಸದಿಂದ ತೆಗೆದು ಹಾಕಬಹುದೆಂದು. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಈ ಆಜ್ಞೆಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದು ಕೆಲಸದಿಂದ ತೆಗೆದು ಹಾಕಿ ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು. ಇದರಿಂದಲೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ತಮ್ಮ ಪಕ್ಷ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಅನುಕಂಪವನ್ನು ಕಾಪಾಡುತ್ತದೆಂದು.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯಾ.--ನಾವು ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಗೆ ತಂದಿಲ್ಲವಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಎಂ. ಅಡ್ಯಂತಾಯ.--ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಸಲಹೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣ.--ಸ್ವಾಮಿ ಅದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ನಾನು ಹೇಳಿದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಯಾವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ, ಯಾವ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದ್ದಾರೆ ಎಂದು ತಿಳಿದು ಕೊಂಡೆ ಆ ಒಂದು ಅಜ್ಞೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹಳ ಅಧೋಗತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ನಾವು ಒಂದು ನಗರದಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆಗೆ ಸುಲಭವಾಗಿ ಹೋಗಿ ಬರಬಹುದು, ಆದರೆ ಒಂದು ತಾಲ್ಲೂಕಿನಿಂದ ಒಂದು ಹಳ್ಳಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದರೆ ಇಡೀ ದಿನವೆಲ್ಲಾ ಕಾದರೂ ಸಹ ನಾವು ಹೋಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಎರಡು ಸ್ಟೇಜ್ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ರಷ್ ಸಹ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಸುಲಭವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಿಗುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ತಮ್ಮ ವಾರ್ಷಿಕ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಆಡಳಿತ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ಗಾದೆ ಮಾತು ಇದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ 'ಮೂಗಿಗಿಂತ ಮೂಗುತ್ತಿ ತೂಕವಾಯಿತು' ಎಂದು. ಆ ರೀತಿ ಸುಮಾರು ೧೦ ಸಾವಿರ ಜನ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಮತ್ತು ಸುಮಾರು ೮-೯ ಸಾವಿರ ಜನ ಆಡಳಿತ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಒಟ್ಟು ಸುಮಾರು ೪೦ ಸಾವಿರ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಇದು ಬಹಳ ಜಾಸ್ತಿಯಾಯಿತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಇವರನ್ನು ತಾವು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು, ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಹು ಬೇಗನೆ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಎಲ್ಲಾ ಗುಜರಿಯಲ್ಲಿ ತರುತ್ತಾರೆಂದು ಸಹ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕ್ವಾಲಿಟಿ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇದೆ. ಅವರು ಒಂದು ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಸರ್ಟಿಫೈಡ್ ಮಾಡಿದರೆ ಮುಗಿಯಿತು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಗಮನಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ನಮ್ಮ ಕೆ.ಆರ್. ಪೇಟೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಬಿಟ್ಟರೆ ಉಳಿದ ಎಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಓಡಾಡುತ್ತವೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಅನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಬೇಗ ಮಾಡಿ ಮುಗಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸು ಡಿಪೋ ಬಹಳ ದೂರದಲ್ಲಿ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸಹ ನಾನು ಮನವಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ವಸತಿ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಾದರೆ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಜನ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸುಮಾರು ೩೦-೪೦ ಮೈಲಿಗಳಿಂದ ಬಂದು ಅಲ್ಲಿ ಬಾಡಿಗೆ ಮನೆಗೆ ಬರಬೇಕಾದಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಈ ವಸತಿಗಳ ಗುಣ ಮಟ್ಟದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಹೇಳಿದರು, ನಾನು ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಸಾರಿ ಈ ಮನೆಗಳನ್ನು ತನಿಖೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದಾಗ ನನಗೆ ಭಯವಾಯಿತು, ಹೆದರಿಕೆಯಾಯಿತು, ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು. ಅಂದರೆ ಅದರ ಗುಣಮಟ್ಟ ಬಹಳ ಕಳಪೆಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ಅರ್ಥ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮನೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಇದುವರೆವಿಗೂ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಂತಹ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

SRI J.A. FERNANDEZ (Nominated): Mr. Speaker, Sir, will do my best to make my speech as concise as possible in view of the time

constraint. I begin with the Motor Vehicles Department. it is one of the best revenue earning division of the Governmet with a total income of Rs. 80. Crores. It is hoped that for the year 1985-86, it will fetch Rs. 100 Crores. It is significant that, of this, about Rs. 22 Crores are contributed by the K. S.R .T. C. alone which is a tremendous performance. However, the Motor Vehicles Departments needs to be looked after Though there are 38 R. T. Os and A.R.T.Os available in Karnataka State, hardly 50% of them are mobile.

They have no individual vehicles to perform their duties and considering the staggering increase in the number of motor vehicles on the road over the last few years, it is beyond one's imagination as to how they could perform their duties satisfactorily with hardly any mobility. I suggest this matter be looked into without delay and the Motor Vehicle Inspectors be given loans to purchase motorcycles and also give them a reasonably generous mileage allowance to enable them to do their duties effectively. Today, I am told, they don't even get any conveyance allowance for such work, even if they use their personal vehicles. The Government must rectify this immediately.

There are some Offices where A. R. T. Os have not been sanctioned; with the result, if the R. T. O. is away for any reason whatever the work gets completely bogged down. Here again urgent action is called for, from the Government side.

Career prospects in this Department appear to be overlooked. There are many Inspectors stagnating in their present jobs even after putting in more than twenty years of service. What incentives do they have for better performance and what is the channel of promotion open to them ? If the channel of promotion is not open to them, there is only one channel open to them, i. e. Corruption. I don't think it is the intention of the Government to open such a channel for them. Instead, I urge the Government to provide some means of promotion or upgrading of these posts to these unfortunate employees. And since most of these Inspectors have already reached the maximum in their existing grades, I don't think this will entail much expenditure on the part of the Government.

The work-load on these Inspectors has tremendously increased There were 1. 5 lakh vehicles on the road in 1974. Today, there are about 7 lakh vehicles. Norms must be fixed in the Motor Vehicles Department so that work can go on smoothly and the elimination of touts and agents is made possible. At the present

rate of increase in the number of motor vehicles, I cannot understand how the motor vehicle inspectors and the RTOs will able to handle the situation. They have to attend to Registrations, Re-Registration of Vehicles, collection of taxes, issue of driving licences, renewals and other attendant functions. It is almost impossible to imagine how they can function efficiently. The Revenue has increased from Rs. 16 Crores in 1974 to Rs. 80 Crores in 1985, but there is hardly a 33.1/3% increase in the staff of this department. Since this is a Revenue Earning Department, I think some special consideration must be shown to them.

Everybody is aware of the shortage of houses particularly in bigger towns, especially Bangalore, Hardly any housing facility is provided to the Motor Vehicles Department Staff. How will the Officials be able to perform their duties if they do not have a decent place to come home to ? So, housing facilities should also be extended to them.

Training appears to be totally lacking in this Department. I do believe that regular seminars should be held, experts from various transport and allied undertakings should be invited; in-house training and outside training should be extended to the Officials to improve their effectiveness and efficience. This is immediately called for. It is very easy to condemn corrupt practices. But the Government should institute the right type of vigilance measures. I am told that corruption is rampant at the lower level cadres and this needs to be properly looked at, So far, most of our attempts at vigilance seems to have been in the upper strata of most of the Departments. I think it should be beamed to the lower level cadres because this is the place where corruption begins and this is where corruption could also be stopped.

People visit the Motor Vehicles Department to get fresh licences, renewal of licences, registration of vehicles etc. They should be considered and treated as customers of the department, with adequate courtesy. Unfortunately, the attitude of some of our motor vehicle inspectors doesn't bear description here. It is hoped however that in this department the public will be treated as customers, with proper kindness and courtesy. I have seen people spending the whole day merely to get their photographs embossed on their driving licences, There are many complaints of this type. Whenever a vehicle is brought to the R. T. Os. office, the work connected with it should be attended to immediately because revenue accrues only when the vehicle is on the move and not when it is idle. No vehicle should be detained at the R. T. O's without adequate reason.

I would like to add that the senior officers of this Department must personally associate themselves more effectively with the various levels of the staff and they should be aware of their problems. This will help to boost up their morale and will be one effective way of ensuring better all round performance. In this way the invasion of touts and agents in R. T. Os Offices could be eliminated.

I feel, by and large, that the performance of the motor vehicles department is quite satisfactory. The Government should look after the interest of these employees so that their performance is further improved and the bogie of corruption eliminated.

Now coming to the K,S.R.T.C.,I will being with the B.T.S,If one goes through the performance of B.T.S., it would reveal that it is a losing proposition. The ratio of buses to population of the city should be in the region of 1 bus to 2,500 population. Roughly therefore about 1,400 buses are required. Flyovers are needed to be built to take care of the present traffic. There is no other way by which the B.T.S. can operate with any degree of efficiency. In Bangalore there are many traflic islands and intersections and the roads consequently prevent easy flow of traffic. If traffic flow is made easy, naturally the B.T.S. can run its schedules promptly and make profits.

About Nationalistion of routes. it is unfortunate that this is stagnant at only 69% for the last so many years. If the proposed nationalisation of routes in Bidar, Gulbarga and Raichur Districts is implemented, it will benefit the Hyderabad-Karnataka region which is very backward, with hardly any development.

Sir, as far as Taxation on City Bus Services is concerned, i needs to be looked into again. Nowhere in the world are City Services taxed so heavily. On the other hand, city services are subsidized rather than taxed. B.T.S. is catering to a large section of the population of the city, with social objectives like Free Passes to students, legislators, physically handicaped-perhaps to the police etc, at subsidised rates. Taxation is on the very high side I think in 1960-62 the taxation was about Rs. 154. per seat. Today it is about Rs. 2000/-, which it isimpossible for the B. T. S. to bear. It looks like it will be more lucrative to run schools in Bangalore rather than to run a trans port service. It appears that most of the all India permits given to Bus Operators are concentrated in Karnataka State. This can be possible only with the collusion of the authorities. Long Distance Inter State routes that are being operated by the K.S.R.T.C

seem to be based on an outmoded, outdated and obsolete method of mileage parity. No one can understand why. I have not been ablf to understand it before, nor can I do so now. I think that if any State is operating one bus in my State, similarly my State should operate one bus in that State. Bus for Bus. Some neighbouring States have been taking our State for a ride, particularly Tamil Nadu, because of the attraction the city of Bangalore has. Un less the Hon. Minister for Transport looks into this matter on an urgent basis a lot of money on inter-State routs will be lost to Karnataka. Even in Hosur at the cost of Bangalore others are taking the benefit because of the infrastructure that is available in Bangalore. It is unfortunate that we don't have the right type of routes particularly when we have such a tremendous volume of traffic in Bangalore and in most parts of Karnataka State.

One of the reasons why K.S.R.T.C., has been showing poor results in comprison to some other State Transports may be due to the Tax structure. For instance, some of the public sector under takings here are possibly getting materials from other States by paying 4% Inter State Sales Tax. This 4% does not come to Karnataka. I would like to suggest that every organisation which has its offices in Bangalore must sell its products charging the Karnataka State Sales Tax. Otherwise, Revenue that is going out of our State will not come back to us at all.

I remember to have read an article in a newspaper that a Trans port Minister in Canada was caught for speeding and he was fined about 50 dollars. He smiled and commended the person who booked him While such a situation is unlikely to happen here, what I am trying to suggest is that we must reduce our chauffer-driven cars. We are a developing country and we cannot afford such a luxury. The Government has a policy to give loans to officials as well as legislators to buy cars, Officials must be persuaded to purchase cars without delay and use these cars for official work. They could be compensated with a generous mileage allowance and special driving allowance. Not only will the Officials benefit, but the vehicles will be better maintained and adequate economies effected Today, most of the Car drivers attached to Government Officials spend a lot of time doing nothing. Most of the time they are idle. They could be absorbed by the K. S. R. T. C. where good drivers will always be in demand.

Recently, Mr. Scirndhya, our Hon'ble Minister for Transport mentioned that 1,000 new buses were being added to the K S.R.T.C., fleat. Considering the number of buses that are scrapped, we will

hardly get 300 new buses on the road. Every year, a number of buses are scrapped as they are uneconomical to operate.

As far as long distance buses are concerned, I would like to mention my personal experience. A bus from Bangalore to Cochin run by the K.S.R.T.C. passes *via* Mandya, Mysore, Nanjangudu Gundlupet. Calicut and finally to Cochin. It has to go through hilly terrain. This not only results in wear and tear of the vehicle but also causes greater strain on the driver. By operating such roundabout routes we are killing our own services just to get over the mileage parity. I think we have to change these routes immediately.

On the B T.S. routes, there are far to many bus stops. It would be advisable to restrict bus stops to one per kilometer. This means that the maximum distance the passenger will have to walk will be only half a kilometer. Walking, especially in Bangalore, is pleasant, and is good exercise. Having a bus stop for every one kilometer is a good system and nobody should complain.

There is another *vexing* problem in Bangalore, *i.e.* there is tremendous growth all around the city without corresponding development. And the B.T.S is expected to provide transport in these areas, which is really a most uneconomical proposition. I would like to suggest that there should be a freeze clamped down immediately on any such haphazard growth of the city because without proper development alongside, growth has no meaning It leads to many complications. This situation must be taken care of immediately.

About Emission Control in KSRTC and BTS buses. I don't think much care has been taken. I have seen so much of black smoke emenating from so many buses and I believe the KSRTC must set certain minimum standards to control such emissions. Otherwise, it will greatly contribute to the people's suffering from many diseases apart from affecting the ecology. The K.S R.T,C must monitor the emissions on their vehicles.

I was speaking about the periphery of Bangalore. Many people belonging to the weaker sections are living in such areas. They face severe problems like housing, inadequate water supply, drainage etc, Some transport should also be provided to them because in the name of development of the City, the weaker sections should not be ignored or unnecessarily put to undue inconvenience.

I am informed that the KSRTC has a Bus Body Building capacity of 500 per annum. Yet this is hardly being utilised. If the K.S.R.T.C were to build its own bus bodies, considerable savings

could be effected not only in men and materials but also in sales tax. I believe the sales tax content is about Rs. 10,000 to Rs. 12,000 which can be saved if K.S.R.T.C build their own bus bodies rather than contracting this work to outsiders.

The K.S.R.T.C, should try to reduce the cost of its operations. It is necessary to involve the workers more effectively in its operations, in order to improve efficiency and ensure that buses run according to schedules. If the cost per kilometer could be reduced by just one paisa per Kilometer per bus, the savings to K.S.R. T.C. would be enormous.

Similarly. it should be possible to reduce the cost per kilo meter for Diesel consumption. As it is, the consumption of diesel is shocking and mileage obtained most inadequate. With the improvement tn automobile technology, with a little imagination, it ought to be possible to reduce the cast per kilometer.

Coming to Tyres, here again, the K.S.R.T.C., must ensure that it is using the correct type of tyres for its operations. Next to fule, tyres are the most costly item. With the advance in tyre technology all over the world and with multinationals operating in India, I don't see why K.S.R.T.C. has not been able to obtain the maximum benefit from this technology and improve its tyre performance. The multinationals are paying heavy royalties for the latest tyre technology and the K.S R.T.C. must make the best use of this, since it is available to them. I don't know why the K.S.R.T.C. is not able to avail of this high technology. May be, the K.S R.T.C. is not using the correct tyre for its different operations.

As an experiment, I would suggest that, since we have VIKRANT Tyres in Mysore (Which is also a losing concern) They could be given the Mysore Division of K.S.R.T.C. on a mileage contract basis, instead of the merely purchasing tyres from them. In other words the KSRTC can buy mileage instead of tyres and it should be possible to reduce the cost per kilometer in Mysore Division to start with. Some radical measures have to be experimented with and it is also necessary to ensure that we have the right type of people with the right motivation in the K.S.R.T.C to meet these new challenges. I am also sure that VIKRANT Tyres will be able to make a profit if they handle the Mysore Division with their tyres. I hope the Hon'ble Minister will kindly look in to this matter. We should also study private operators methods and take positive points from them. Also, it should be necessary to study the operations of our neighbouring State Transports. We

have a young and dynamic Transport Minister and I have no doubt he will take some positive steps to plug all the loophones in K.S.R.T.C as well as to streamline the organisation. We are look ng to improved performance and all round progress in the Trans piort Department and K.S.R.T.C. by next year.

I have nothing much more to say and I think the Chair for gving me some time to speak on the Demands for Grants relating oithe tTransport Department.

With these words, I conclude my speech.

೬-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಶ್ರೀಮಾನ್ ಚಿನ್ನಪ್ಪನವರು, ತಾವು ೫ ನಿಮಿಷದಲ್ಲಿ ಮುಗಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎ. ಚಿನ್ನಪ್ಪ (ಮಡಕೇರಿ).—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಚಿನ್ನಪ್ಪನವರಿಗೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಾಗ ೫ ನಿಮಿಷ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ೩-೪ ಸಾರಿಯಿಂದಲೂ ನಾನು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲದೆ ೬ ಗಂಟೆ ಆದ ಮೇಲೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸಮಯ ಕೊಟ್ಟು ಮಾತನಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ತಾವು ಮೊದಲು ಬೇಡಿಕೆಯ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಿ, ಕಾಲಾವಕಾಶ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎ. ಚಿನ್ನಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ನಂಬರ್, ೨೪, ೨೮ ಮತ್ತು ೩೧ ಅನ್ನು ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ಏನು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅದನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸಿ ಮಾತನಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಬಸ್‌ನ ಒಂದು ಕಂಡೀಷನ್ ನೋಡಿದರೆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಾರನ್, ಬ್ರೇಕ್ ವಗೈರೆ ಯಾವುದೂ ಸಹ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೋ ಹೋಗಿ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಏತಕ್ಕೆ ಹೀಗಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಈ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮೆಂಟೇನ್ ಮಾಡದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಹೀಗಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈವೊತ್ತಿನ ದಿವಸ ಜನಗಳಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಗಮನಹರಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಯಾವ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೋ ಅವರು ಆ ಬಸ್‌ನ ಕಂಡೀಷನ್ ಅನ್ನು ಇದು ನಮ್ಮ ಕರ್ತವ್ಯ ಎಂದು ಚೆನ್ನಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಯಾವನು ಯಾವ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುತ್ತಾನೋ ಅಂಥವನಿಗೇ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೊಡದೆ ಬೇರೆ ಯಾವುದೋ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸು ಎಂದು ಕಳುಹಿಸುವುದರಿಂದ ಆ ಬಸ್ಸು ಮಾರ್ಗ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟು ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಆ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ಬಸ್‌ನ ಕಂಡೀಷನ್ ಏನು ಅನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಅದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಯಾವ ಬಸ್ ಯಾವ ರೂಟ್‌ಗೆ ಹೋಗಿ ಆ ಜನಗಳನ್ನು ಪಿಕ್‌ಅಪ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ತಾವು ಒಂದು ರೂಟಿಗೆ ಒಬ್ಬ ಡ್ರೈವರನ್ನೇ ಕಳುಹಿಸಿದರೆ ಆ ಬಸ್ಸು ಆ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದಾಗ ೩-೪ ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆ ರೂಟ್‌ನಿಂದ ಅವರೇಜ್ ಆಗಿ ಎಷ್ಟು ಹಣ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಕಂಡುಹಿಡಿದರೆ ಆ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟು ಹಣ ಬರಲೇಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೇ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಡ್ರೈವರ್ ಸಹ ತನ್ನದೇ ಆದ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುವುದರಿಂದ ಆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲೂ ಸಹ ಏನು ತೊಂದರೆ ಇದೆ, ಏನು ನ್ಯೂನತೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದೂ ಸಹ ಗೊತ್ತಾಗುವುದರಿಂದ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಯಾವ್ಯಾವ ರಸ್ತೆಗಳು ಹೇಗಾಗಿದೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದರಿಂದ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೂಡ ಆ ಬಸ್ಸು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ತಲುಪುವುದಲ್ಲದೆ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಯಾವ್ಯಾವ ಜನಗಳನ್ನು ಪಿಕ್‌ಅಪ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬಹುದು ಅನ್ನುವುದೂ ಸಹ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಬಸ್ಸಿನ ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್‌ನ್ನು ಆಗಾಗ್ಗೆ ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದೊಂದು ಸಾರಿ ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟು

ಹೋದರೆ ಆ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಅಲ್ಲೇ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡುತ್ತಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ಬಸ್ಸು ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ತಲುಪಬೇಕೋ ಅಲ್ಲಿ ತಲುಪುವುದಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ನೀವು ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸೊಂದನ್ನು ಇಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಹೀಗಾಗುತ್ತಾ ಇರುವುದ ರಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದು ಸಹಜ. ಏನೂ ಮಾಡುವುದ ಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಸದಸ್ಯರೂ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೇರೆ ಏನಾದರೂ ವಿಷಯ ಇದ್ದರೆ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎ. ಚಿನ್ನಪ್ಪ.—ಇನ್ನು ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ೪ ಡಿವಿಷನ್ ಅಂತ ಮಾಡಿ ೪ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ ? ಅದರ ಬದಲಾಗಿ ಒಂದೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಒಂದೊಂದು ಡಿಪೋ ಅಂತ ಮಾಡಿ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಒಬ್ಬೊಬ್ಬರು ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ನ್ನು ಇಟ್ಟು ಅವರಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ವಹಿಸಿದರೆ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಬಸ್‌ನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕಾಫಿ ತಿಂಡಿಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಈ ಬಸ್‌ನ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಬಸ್‌ನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸದೇ ಬೇರೆ ಎಲ್ಲೋ ಹೋಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕಾಫಿ ತಿಂಡಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಟೇಲ್ ಆಗಲಿ ಕ್ಯಾಂಟೀನ್ ಆಗಲಿ ಏನು ಇದೆ ಅದನ್ನು ಯಾರು ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ ಅವರು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆ ಹಣ ಕಟ್ಟಬೇಡವೇ ? ಇದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವುದಿಲ್ಲವೇ ? ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಕಾಫಿಗಾಗಲಿ, ತಿಂಡಿಗಾಗಲಿ ಊಟಕ್ಕೇ ಆಗಲಿ ಈ ನಾನ್‌ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್ಸನ್ನು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೊತ್ತು ನಿಲ್ಲಿಸುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದರೆ ಆ ಹೋಟೇಲನ್ನು ಅಥವಾ ಕ್ಯಾಂಟೀನ್ ಅನ್ನು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥಾವರಿಗೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆ, ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹಣ ಕಟ್ಟಲೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ಗಮನಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಇದು ಬಿಟ್ಟು ಎಲ್ಲೋ ಬಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಟ್ಟರೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ, ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಏನೆಂದರೆ ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳು ವಿಲೇಜಸ್‌ಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ಮೈನ್‌ರೋಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಏತಕ್ಕೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ವಿಲೇಜಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಏತಕ್ಕೆ ಓಡಿಸಬಾರದು ? ಇದನ್ನು ಚೆಕ್ ಮಾಡಬೇಕು. ಮತ್ತು ವಿಲೇಜಸ್‌ಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಬಸ್ಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ನಿಮಗೆ ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ವಿಲೇಜಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಏತಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ, ಅದು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ, ಇದು ಚೆನ್ನಾಗಿಲ್ಲ, ಆದುದರಿಂದ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಸ್‌ನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆದರಿಂದ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಅನಿಸುವುದೇನೆಂದರೆ ಈ ಅಧಿಕಾರ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಏನೊಂದು ಈ ರೀತಿಯ ಭಾವನೆ ಇದೆ ಅದನ್ನು ತಾವು ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳು ತ್ತೇನೆ. ಕೆಲವು ವಿಲೇಜಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೆಟಲಿಂಗ್ ಆಗಿದೆ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವು ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮನಸ್ಸು ಬಂದ ಹಾಗೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ತಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ನಮ್ಮ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿಪೋ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ದೇವರೇ ಕಾಪಾಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿರುವ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಮಹಾಜನ್ ಎಂಬುವನು ಮನೆಯಿಂದ ಡಿಪೋಗೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಮನೆಗೂ ಡಿಪೋಗೂ ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗ್ ಇದೆ, ಅವನು ಆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಬರಬೇಕು, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾದಲ್ಲೂ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಮನೋಭಾವ ಅವರಿಗೆ ಇದ್ದರೆ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಮುಂದುವರೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಗಮನಹರಿಸ ಬೇಕು.

ಇನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಅರ್ಧ ಭಾಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು, ಇನ್ನು ಅರ್ಧ ಭಾಗ ಹಾಗೆಯೇ ಬಿಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇದು ಸರಿಯೇ ? ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಹಾಗೆ ಇದ್ದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನೂ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಜನರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಏನೂ ಅನುಕೂಲವಾಗಿಲ್ಲ. ಸೋಷಲಿಸಂ ಅಂತ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳನ್ನೂ

ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದರೆ ಆವಾಗ ಜನಗಳಿಗೂ ಸಹ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುತ್ತದೆ. ಈವಾಗ ನೀವು ಈ ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುತ್ತೀರಾ. ಈ ತೆರಿಗೆ ಯಾರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ ? ೧೦ ರೂಪಾಯಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಇದರಿಂದ ಬಸ್‌ಗೇನೂ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಆ ಬಡಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟೇ ಬಸ್ಸಿನ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಜನಗಳು ಆ ದರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಹೋಗಲೇಬೇಕು ; ಎಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಹಾಕಿರುತ್ತಿರೋ ಅಷ್ಟು ಆ ಜನರು ಕೊಡಲೇಬೇಕು. ಒಂದು ಟಿಕೆಟ್‌ಗೆ ೫ ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ೬ ರೂಪಾಯಿ ಅಂತ ಮಾಡಿದರೆ ಆ ಜನಗಳು ೬ ರೂಪಾಯಿನೇ ಕೊಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೇ ವಿನಾ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಹೀಗಿದೆ. ನೀವು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ ನಾವು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ, ನಮಗೆ ಇಷ್ಟು ಆದಾಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು. ನೀವು ತೆರಿಗೆ ಹಾಕಿದರೆ ಈ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರು ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ, ಅವರಿಗೇನೂ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸಿನ ದರ ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಎಷ್ಟೇ ದರ ಹಾಕಿದರೂ ಸಹ ಜನಗಳು ಆ ದುಡ್ಡನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ತೆರಿಗೆಯ ಭಾರ ಬಡಜನರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುವುದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದೇನೆಂದರೆ You should try to see the condition of the bus first and also see that the buses are kept clean. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ ಏನೆಂದರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಯಾವ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತದೋ ಆ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸು ಏನಾದರೂ ನಿಂತುಹೋದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸೊಂದನ್ನು ಹಾಕುವ ಹಾಗೆ ತಾವು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ಒಂದೊಂದು ಸಲ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಆ ಬಸ್ಸಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಬೇರೆ ಬಸ್ಸಿಗೂ ಹೋಗುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ, ಆ ರೀತಿಯಾಗಿ ತೊಂದರೆಗೊಳಗಾಗುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ಏನಾದರೂ ಮಾರ್ಗ ಮಧ್ಯೆ ನಿಂತುಹೋದರೆ ಬೇರೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ತಾವೂ ಸಹ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಜನರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವೂ ಆಗುತ್ತದೆ ತಕ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೂ ಸಹ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ಅಂತ ಖಾಸಗೀ ಜನರು ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಅವರು ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್‌ನ ಹಾಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ರನ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಮಾಮೂಲಿಯ ಹಾಗೆ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ತಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಈ ಆಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಂಥ ಒಂದು ಬಸ್ ನಮ್ಮ ಊರಿನಿಂದ ೮ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಟು ಇಲ್ಲಿಗೆ ೧-೧½ ಗಂಟೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಇಲ್ಲಿಂದ ೨ ಗಂಟೆಗೆ ಹೊರಟು ಸಾಯಂಕಾಲ ೬ ಗಂಟೆಗೆ ನಮ್ಮ ಊರನ್ನು ತಲುಪುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರ್, ಕಮಿಷನರ್, ಮಿನಿಸ್ಟರ್, ಆಗಾಗ ರ್‍ಯಾಂಡು ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ಫಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ನಿಲ್ಲಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ವಸತಿ ಮೇಲೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಸದಸ್ಯರು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನು ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಇದು ಸಾಲದು. ಇದು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪರ್ಸೆಂಟೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಬಿರುಸಿನಿಂದ ನಡೆಯಬೇಕು. ಆಗ ಮಾತ್ರ ನಮ್ಮ ಬಡ ಜನರಿಗೆ, ಪಾಪದ ಜನರಿಗೆ ಮನೆಗಳು ಸಿಗಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮನೆ ಕಟ್ಟಡಕ್ಕೆ ಶುರು ಮಾಡಿದರೆ ೩ ವರ್ಷ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ, ೩ ಸಲ ರಿವೈಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಹಾಳುಮಾಡಿ, ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲದೆ ಕಟ್ಟಿದ ಮನೆಗಳು ಎಷ್ಟೋ ಬಿದ್ದು ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ನೋಡಬೇಕು. ಈಗಾಗಲೇ ಬಹಳಷ್ಟು ಮನೆಗಳ ಕಂಡೀಷನ್ ಹಾಳಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸರಿಯಾಗಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು, ಜನತೆಗೆ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಕಟ್ಟಬೇಕು. ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟರ್ಸ್ ಯಾರಿಗೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗದೇ ಇರುವಂತೆ ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆ. ಒಳ್ಳೆಯ ಮನೆಗಳಿಲ್ಲದೆ ಜನ ತೊಂದರೆಪಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೆಚ್ಚಿನ ಜನತೆಗೆ ಮನೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ (ಮಾಯಕೊಂಡ). —ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಹಾಗೂ ವಸತಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಇಲಾಖೆಯ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸುತ್ತಾ ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳು

ವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಮೂಲಕ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಕೋರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ಈ ಕಾಲದಲ್ಲೂ ಸಹ ಸುಮಾರು ೭-೮ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ನಡೆದು ಹೋಗತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಆದ್ಯತೆಕೊಟ್ಟು ಜನತೆಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸವಲತ್ತನ್ನು ಒದಗಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಕೋರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಏನಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ವಾಗದೇ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಬಿಟ್ಟು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನಿಂದ ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗ್ ದೂರದಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತಬೇಕಾದಂಥ ಜನ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಡಿಪೋ ಮ್ಯಾನೇಜರ್‌ರಾಗಲಿ, ಕಂಟ್ರೋಲರ್‌ರಾಗಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೇ ಹೋದರೆ ಇನ್ನೂ ಕಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರಿಗೆ ನಿಗದಿಯಾದ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರಡಿಸುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಾಗಲಿ, ಇನ್ನಿತರ ಕಡೆಯಾಗಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ಗಮನಹರಿಸಿದರೆ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆಯಾಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ ಈಗಾಗಲೇ ಹಲವಾರು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಯಾವುದೋ ಲೈನಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಯಾವುದೋ ಲೈನಿನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ಯಾವ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೋ ಹಾಗೆ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳದೇಹೋದರೆ ಬಹಳ ನಷ್ಟವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬೇರೆ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು, ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಮುಟ್ಟುಗೋಲು ಹಾಕತಕ್ಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೆ ಯಾರಾದರೂ ಎಂ.ಎಲ್.ಎ. ಗಳಿಗೆ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಹೇಳಿದರೆ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ಭಾವನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ರೂಟನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿ ಓಡಿಸುವಂಥ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಮುಟ್ಟುಗೋಲು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳದೇಹೋದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತರಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ನಾನು ಕೋರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್‌ಗಳ ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರ ನಡೆದಿದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತನ್ನು ಎಲ್ಲರೂ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಂದ ತೆಗೆಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಬಿಡಿ ಭಾಗಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದು, ಬಿಲ್ ಮತ್ತೊಂದು ಮಾಡುವುದು, ಹೀಗೆ ಮಾಡಿ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಜುಟ್ಟು ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಿಗುತ್ತದೆ. ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಕೆಳಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅವರಿಗಿಂತ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭ ಬರುತ್ತದೆ. ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ, ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದರೆ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ಸೋರಿಹೋಗತಕ್ಕಂಥ ಹಣವನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲಿಕ್ಕೆ ಸಹಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೆ ಉನ್ನತ ಮಟ್ಟದ ನೌಕರರು ೧೦ರೂಪಾಯಿ ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಕೆಳಮಟ್ಟದವರು ೧೦೦ರೂಪಾಯಿ ದುರುಪಯೋಗಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ನೈತಿಕ ಹಕ್ಕು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಆಗತಕ್ಕ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ, ನಿಷ್ಠೆಯಿಂದ ಕರ್ತವ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ನಷ್ಟ ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಉನ್ನತ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮರೆಯಬಾರದು ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಬಸ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಕೆಲವು ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಹಾರನ್ ಇಲ್ಲ ಎಕ್ಸಲೇಟರನ್ನು ಒತ್ತಿ ಒತ್ತಿ ದಾರಿಯನ್ನು ಬಿಡಿಸತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭ ಇದೆ. ಮತ್ತು ಮರಕ್ಕೆ ಡಿಕ್ಕಿ ಹೊಡೆಯುವಂಥ ಸಂದರ್ಭ ಇದೆ. ಈ ರೀತಿ ಹಾರನ್ ಇಲ್ಲದಂಥ ಬಸ್‌ಗಳು ಸುಮಾರು ಇವೆ. ಡ್ರೈವರುಗಳನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಡಿಪೋನಲ್ಲಿ ಹಾರನ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾರನ್

ಮತ್ತು ಬ್ರೇಕ್ ಇವೆರಡೂ ಇಲ್ಲದೇಹೋದರೆ ಬಸ್‌ಗಳು ಮರಗಳಿಗೆ ಅನಿಸಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹಾರನ್ ದೊರಕಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲದೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಶೌಚಗೃಹಗಳನ್ನು ನೋಡಲಿಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಶೌಚಗೃಹಕ್ಕೆ ಹೋದವರು ಯಾವುದೋ ಗೋಡೆಗೆ ನಿಂತುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಆರೋಗ್ಯಕರವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇಲ್ಲ, ದುರಸ್ತಿ ಇಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಿ ಅಸಹ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಒಂದಕ್ಕೆ ಹೋದಾಗ ಜನರನ್ನು ಮಾನ ಇಲ್ಲ, ಮರ್ಯಾದೆ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಬೈಯ್ಯಬಹುದು. ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿರುವ ಶೌಚಗೃಹಗಳನ್ನು ಒಳ್ಳೆಯ ವ್ಯವಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಇದು ಅವರ ಕರ್ತವ್ಯ ಇದನ್ನು ಅವರು ನೋಡ ಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಬಡ್ತಿ ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತಾರತಮ್ಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಕಷ್ಟು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವರ ಸೇವೆಯನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಡ್ತಿ ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ನಡೆದಿದೆ. ಅಕ್ರಮವಾಗಿ ಹಿರಿಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಜೂನಿಯರ್ ಆದಂಥವರಿಗೆ ಬಡ್ತಿ ಕೊಡತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಮಾತನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಆಗಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ. ಆರ್ ಸಿಂಧ್ಯ.—ಯಾವುದಾದರೂ ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ಕಾಗಿ ನಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದರೆ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಅದನ್ನು ನಾನು ತಂದುಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅನ್ಯಾಯ ಆದವರಿಗೆ ನ್ಯಾಯ ದೊರಕಿಸಿಕೊಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ, ದಾವಣಗೆರೆಯಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎಂದು ಶುರುಮಾಡಿ ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷದಿಂದ ಕಂಭಗಳ ಮಾತ್ರ ನಿಂತಿವೆ. ಇಷ್ಟು ಮಂದಗತಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ನಡೆದರೆ ಹೇಗೆ ಈ ಒಂದು ಕಟ್ಟಡ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗುತ್ತಿರತಕ್ಕ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಈ ಇಲಾಖೆಯವರು ಇದಕ್ಕೆ ಹಣ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ಜನರು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಮೇಲೆ ಆರೋಪ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ತ್ವರಿತಗತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷದ ಮೇಲಾಯಿತು. ಆ ಕಟ್ಟಡ ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿಲ್ಲ ಪೂರ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ರಾಜ್ಯದ ಮಧ್ಯದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿಯಾದರೆ, ಮೇಲೆ ಪಟ್ಟಣದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕಂತಹ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಏನು? ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ೧೧ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷದಾದರೂ ಇನ್ನೂ ಮುಗಿಯಲಿಲ್ಲ. ಕಟ್ಟಡವನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ದಾವಣಗೆರೆಯು ವಿದ್ಯಾ ಕೇಂದ್ರ, ಕೈಗಾರಿಕಾಕೇಂದ್ರ, ವಾಣಿಜ್ಯಕೇಂದ್ರ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಂದ; ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳು. ಕಾರ್ಮಿಕರು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಮಿಲ್ಲಿನಿಂದ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂತಹ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ, ರೈತರಿಗೆ ಬಸ್‌ನ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ೨೦ ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ದೂರದಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ವಾಹನವನ್ನು ಹಾಕಬೇಕು. ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ನಗರದ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ಹಾಕಿ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಜನರಿಗೆ, ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ, ಕಾರ್ಮಿಕ 'ಮಿತ್ರರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಆಶ್ವಾಸನೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಿಸತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಮುನ್ಸೂಚನೆಯಿಲ್ಲದೆ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಆಗ ಆಗತಕ್ಕಂತಹ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಹುದು. ಇಂತಹ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇವೆಂದು ಸೂಚನೆ ಕೊಡಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಪಾಟೀಲ್.—ಸಚಿವರು ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ಬಸ್ ಜಗ್ಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಇದು ನಷ್ಟ ತಪ್ಪಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಒಂದು ದಾರಿ, ಇವರು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾಗ, ಎದುರಿಗೆ ಬಸ್ ಬಂದರೆ, ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದರೆ ತಪ್ಪೇನೂ ಅಲ್ಲ. ಶಾಸಕರಾಗಲೀ, ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲೀ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿದರೆ ತಪ್ಪೇನೂ ಇಲ್ಲ ಇದರಿಂದ ಜಾಗೃತಗೊಳಿಸತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ನಷ್ಟವನ್ನು ಭರ್ತಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡಿದರೆ ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾಗುತ್ತದೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲು ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನ ಒಂದು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಒಳ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ

ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಮಳೆಗಾಲ ಬಂದರೆ ಮೊಣಕಾಲವರೆಗೆ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಎತ್ತಿಕೊಂಡು ಓಡಾಡತಕ್ಕಂತಹ ಸಂದರ್ಭ ಇದೆ. ಕೆಸರಿದ್ದು ಗುಂಡಿಯೆಲ್ಲಾ ಬಿದ್ದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿದೆ. ಮಳೆಗಾಲದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮದುವೆಗೆ ಒಳ್ಳೆ ಬಟ್ಟೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಕೆಸರು ಸಿಡಿದರೆ, ಏನು ಮಾಡಬೇಕು. ಅಲ್ಲೇ ಬಟ್ಟೆಗಳನ್ನು ಬಿಚ್ಚಿ ಹೋಗಬೇಕೇ? ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನ ಒಳ ಆವರಣದಲ್ಲಿ ಟಾರ್ ರಸ್ತೆ ಅಥವಾ ಸಿಮೆಂಟ್ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಆಗತಕ್ಕಂತಹ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ನೌಕರರಿಗೆ ಇರುವಂತಹ ಕಷ್ಟವೇನೆಂದರೆ, ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತವೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕ್ಯಾಶ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಅವರು ದುಡ್ಡು ಎಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ? ಅವರ ಜೇಬಿನಲ್ಲೇ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಪೂನಾ, ಬಾಂಬೆ ಕಡೆಗೆ ಹೋದಾಗ, ಅಲ್ಲಿಯೇ ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ದುಡ್ಡು ನಾಳೆಗೆ ಏನಾದರೂ ಆದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹೊಣೆಗಾರರು ಯಾರು? ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅವರು ನಮಗೆ ರಕ್ಷಣೆಯಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಬಾಂಬೆ, ಪೂನಾ, ತಿರುಪತಿ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗಳಿಗೆ ಹೋದಾಗ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಉಳಿದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ೨-೩ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಶೌಚಗೃಹಗಳನ್ನು ಸ್ನಾನ ಗೃಹವನ್ನು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ವತಿಯಿಂದ ಕಟ್ಟಿಕೊಟ್ಟರೆ, ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮುಗಿಸಿ ಇನ್ನು ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣದ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಬರೀ ಕೇವಲ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯವರು ಮನೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶದವರಿಗೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಲು ಹಣ ಕೊಡುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಊರು ಬೆಳೆಯಲು ಅವಕಾಶವಾಗುತ್ತದೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದವರಿಗ ಕೊಟ್ಟರೆ, ನಗರಕ್ಕೆ ಬರುವಂತಹ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆ ಯಾಗುತ್ತದೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರು ಸಾಲವಾಗಿ ಹಣ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ನಿಯಮದ ಪ್ರಕಾರ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯ ವತಿಯಿಂದ ಹಣವನ್ನು ಒದಗಿಸತಕ್ಕಂಥಾದ್ದಾಗಲೀ ಅಥವಾ ಅವರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನಾಗಲೀ ಮಾಡಿದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ನಗರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂತಹ ಜನರ ಸಂಖ್ಯೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲೂ ಸಹ ಆರ್ಥಿಕ ನೆರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟು, ಅವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳು ಸಿಕ್ಕುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ನೌಕರರಿಗೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಸಿಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮತ್ತೊಬ್ಬರಿಗೆ ಸಿಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವಾಗ, ಒಂದು ಕುಟುಂಬದವರಿಗೆ ನೌಕರವರ್ಗದವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗತಕ್ಕಂತಹ ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಹುಡ್ಕೋ ಮನೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದರು. ಆ ಮನೆಗಳು ಬೆಡ್ ರೂಮ್ ಸೈಜ್ ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಂತಹ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹುಡ್ಕೋ ಸ್ಕೀಮಿನಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲೇ ಅವರ ಕುಟುಂಬ ಮತ್ತು ಅವರ ಮಕ್ಕಳ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸ ಎಲ್ಲವೂ ಆಗಬೇಕು. ಮನೆಯವರೆಲ್ಲರೂ ಒಂದೇ ಕಡೆ ದುಂಡಗೆ ಕೂತುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಅದರ ವಿಸ್ತೀರ್ಣವನ್ನು ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಮತ್ತು ಹುಡ್ಕೋ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ದೊಡ್ಡ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟತಕ್ಕಂತಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಬೇಕು. ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಅದೇ ಸರಿಯೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಬದಲಾವಣೆ ಆಗಬೇಕು. ಈ ಒಂದು ದಿಶೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಜನತೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾಯಕೊಂಡದಲ್ಲಿ ಪುರಸಭೆಯ ಸೈಟುಗಳು ಇವೆ. ಅದನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ? ಅಲ್ಲಿ ಕಾಲೇಜುಗಳು ಮತ್ತು ಹೈಸ್ಕೂಲುಗಳೂ ಇವೆ. ಅಲ್ಲಿನ ಉಪಾಧ್ಯಾಯರ ಮತ್ತು ಉಪನ್ಯಾಸಕರಿಗಾಗಲೀ ಕಟ್ಟಡಸಿಕ್ಕದೆ, ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಪುರಸಭೆಯವರು ಸೈಟನ್ನು ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯ ವತಿಯಿಂದ ಕನಿಷ್ಟ ೫೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿ ಆ ಭಾಗದ ಜನಕ್ಕೆ ಸಹಾಯ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿ, ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ, ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಏಕಾಂತಯ್ಯ (ಚಿತ್ರದುರ್ಗ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನಾನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ರಾಜ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮಂಡಿಸಿರುವ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಬೆಂಬಲಿಸಿ ಕೆಲವು ನಿಮಿಷದಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ನಗರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭೂಹೀನ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಉಚಿತವಾಗಿ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಂತಹ ಯೋಜನೆಯು ೧೯೭೨-೭೩ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೩ ಲಕ್ಷ ೮೦ ಸಾವಿರ ಭೂಹೀನ ಕಾರ್ಮಿಕರಿದ್ದಾರೆ? ನಿವೇಶನ ರಹಿತ ಕಾರ್ಮಿಕರಿದ್ದಾರೆ. ಒಂದು ಅಂದಾಜಿನಲ್ಲಿ ೧೯೮೫ನೇ ಮಾರ್ಚ್ ಕೊನೆಯೊಳಗೆ ೧೨ ಲಕ್ಷ ೨೬ ಸಾವಿರ ನಿವೇಶನಗಳ ಹಂಚಿಕೆಯಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಬಡವರಿಗೆ ಉಚಿತ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಕೊಡದಿದ್ದರೂ ಸಹ ಕಡಿಮೆ ದರದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯಧನವನ್ನು ಕೊಡುವುದರ ಮೂಲಕ, ಈ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು. ೧೯೭೮-೭೯ರಲ್ಲಿ ೨೪೦೦ ಆದಾಯ ಇರುವವರಿಗೆ, ೨೫ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸಹಾಯಧನ ಕೊಟ್ಟು, ಉಳಿದ ೭೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್‌ನಷ್ಟು ಸಾಲ ಕೊಡಬೇಕೆಂದಿತ್ತು. ೪೮೦೦ ಆದಾಯ ಇದ್ದವರಿಗೆ ಶೇಕಡ ೫೦ರಷ್ಟು ಬೆಲೆಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದರೆ. ಈ ರೀತಿ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಂತಹ ನಗರ ಸಭೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ೭೫ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸಹಾಯಧನ, ಉಳಿದದ್ದು ಸಾಲವಾಗಿ ಏನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದರು ಅದು ೧೦೦ಕ್ಕೆ ೭೫ ಇದ್ದರೆ, ಹನ್ನೆರಡೂವರೆ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಸಾಲವಾಗಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದ, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ವಹಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಕೆಲವು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಹಣ ಇಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಆ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಸಾಲವಾಗಿ ಕೊಡತಕ್ಕಂತಹ ಅಂಶವೇನಿದೆ, ಅದನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು. ಸಹಾಯಧನವನ್ನು ೧೦೦ಕ್ಕೆ ೧೦೦ರಷ್ಟು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಜನತಾ ವಸತಿಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಮನೆಗಳನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಕಟ್ಟಿದ್ದೇವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ೧೯೮೫ ಮಾರ್ಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಐದು ಲಕ್ಷ ೫೮ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳ ಪೈಕಿ ೪ ಲಕ್ಷ ೮೬ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಪೂರೈಸಿದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ೭೮ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳು ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಪೂರ್ಣವಾಗಿಲ್ಲ. ಇವು ಯಾವ ಹಂತದಲ್ಲಿದೆ? ಅನೇಕ ಮನೆಗಳು ಪೂರ್ಣವಾಗಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಪೂರ್ಣವಾಗಿರುವಂತಹ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ಅನೇಕವು ಕಾಣೆಯಾಗಿವೆ. ಯಾರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ, ಯಾರ ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ, ಆ ಮನೆಗಳು ಇಂದು ಕಾಣೆಯಾಗಿವೆ. ಎರಡು ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಇದು ಆಗಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಸಹ ವಿಚಾರಣೆಯಾಗಿಲ್ಲ. ಕೊನೇ ಪಕ್ಷ ಮನೆಗಳಾಗಲೀ, ಫಲಾನುಭವಿಗಳ ಬಗ್ಗೆಯಾಗಲೀ ಯಾವ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ.

೬—೫೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮನೆಗೆ ೧,೫೦೦ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರಕಾರ ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ೧೯೭೬-೭೭ರಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಯಿತು ಅನಂತರ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಮನೆಯ ವೆಚ್ಚ ೨,೦೦೦ ರೂಪಾಯಿಗೆ ಏರಿತು. ಈ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ೧೯೭೬—೭೭ರಿಂದ ೧೯೮೪-೮೫ರವರೆಗೆ ೧,೧೬,೭೮೨ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಈ ಪೈಕಿ ೧೯೮೫ನೇ ಮಾರ್ಚಿ ಅಂತ್ಯದವರೆಗೆ ೧,೦೨,೦೩೯ ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದ ಕೆಲವು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ೧೯೮೩-೮೪ ಮತ್ತು ೧೯೮೪-೮೫ರಲ್ಲಿ ೧,೫೪೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ನಾವು ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಪೈಕಿ ಮನೆಗಳು ಪೂರ್ಣ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಲಿಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ವಸ್ತುಗಳೆಲ್ಲಾ ಕಳಪೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ, ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಹೆಂಚುಗಳಾಗಲಿ ಮರದ ಪೀಸುಗಳಾಗಲಿ, ಎಲ್ಲವೂ ಕಳಪೆಯಿಂದ ಕೂಡಿವೆ. ಜಿಲ್ಲಾಮಟ್ಟದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಕಳಪೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಮರದ ಸಾಮಾನುಗಳೆಲ್ಲಾ ಗೆದ್ದಲು ಹಿಡಿದುಹೋಗಿದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಆಗಿದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮೇಲೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆ ಫಲಾನುಭವಿಗಳಿಗೆ ಆ ಸಾಮಗ್ರಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಬದಲಾಯಿಸಿ ಕೊಡುವಂಥ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ರೀತಿ ಆದರೆ, ನಗರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಎಲ್.ಐ.ಜಿ. ಮತ್ತು ಎಂ.ಐ.ಜಿ. ವೀಕರ್ ಸೆಕ್ಷನ್‌ನವರಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿಯಿಂದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳು ಬಿದ್ದುಹೋಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇವೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ

ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತಂದೆವು. ಸುಮಾರು ೨೦೦ ಚಿಲ್ಲರೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಏನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅವು ಕಳಪೆಯಿಂದ ಕೂಡಿವೆ. ಆ ಮನೆಗಳ ತಳಪಾಯ ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಕಟ್ಟಡಗಳು ಸರಿಯಿಲ್ಲ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ೩೦-೪-೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ತಂದರೂ ಪ್ರಯೋಜನ ಆಗಿಲ್ಲ. ಅದೇ ರೀತಿ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರಿಗೂ ಕಾಗದ ಬರೆದರೂ ಯಾವುದೂ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೀಳಲಿಲ್ಲ. ಅನಂತರ ೨೩-೫-೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಟ್ಟ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪ್ರಚಾರ ಮಾಡಿದಾಗ ಆಗ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಣ್ಣು ತೆರೆದರು. ಜಿಲ್ಲಾಮಟ್ಟದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಅಂದರೆ ೨೩-೫-೧೯೮೫ರಲ್ಲಿ ಪತ್ರಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಮೇಲೆ ನಮಗೆ ಗೊತ್ತಾದದ್ದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಇವರು ಒಂದು ತಿಂಗಳು ಇಪ್ಪತ್ತೈದು ದಿವಸ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಲ್ಲಿ ಕೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯದಿಂದಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಕಳಪೆ ಕೆಲಸ ನಡೆದಿದೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ, ಬೆಂಗಳೂರು, ನಿಂದ ಬೆಳಗಾಂವರೆಗೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಅದೇ ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ದಾವಣಗೆರೆವರೆಗೆ ಕಳೆದ ೨೦ ವರ್ಷದಿಂದಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಅದು ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮಾಡಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಕೇಳಬಯಸುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದರೆ ಇದರಿಂದ ಏನು ಅನಾಹುತವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಲಿಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರ ಪ್ರಭಾವದಿಂದ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಬರತಕ್ಕ ಲಾಭ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಕಳೆದ ೨೦ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನೆನೆಗುದಿಗೆ ಬಿದ್ದಿರತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಿದೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಕೆಎಸ್ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೇ ವಾಕ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಂಡಳಿಯಲ್ಲಿ ೩೭೦ ಜನ ಮಾತ್ರ ಒಂದು ಮತ್ತು ಎರಡನೇ ದರ್ಜೆಯ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಇದ್ದಾರೆ, ೩೯,೯೩೩ ಜನ ಮೂರು ಮತ್ತು ನಾಲ್ಕನೆಯ ದರ್ಜೆಯವರಿದ್ದಾರೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಹೇಳಿದರು. ಆಡಳಿತ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ೬ ಜನ ಐ.ಎ.ಎಸ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು, ೩ ಜನ ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಒಟ್ಟು ೯ ಮಂದಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ೯ ಅಧಿಕಾರಿ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಪೈಕಿ ೬ ಜನ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವನ್ನು, ಮತ್ತು ಮೂವರು ಕೇಂದ್ರಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಪ್ರತಿನಿಧಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಡಳಿತ ಸಮಿತಿಯಲ್ಲಿ ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಮತ್ತು ಐ.ಪಿ.ಎಸ್. ಇದ್ದರೂ ನಷ್ಟ ಆಗಲಿಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಒಂದು ಸೈದ್ಧಾಂತಿಕವಾಗಿ ನಂಬಿಕೆ ಇರತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಆಡಳಿತ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ಹಾಕಿದರೆ ಮಾತ್ರ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾಗಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಇದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಅಧಿಕಾರೇತರ ನಿರ್ದೇಶಕರನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ನೇಮಿಸುವಾಗ ಆ ಒಂದು ತತ್ವದಲ್ಲಿ, ಸಿದ್ಧಾಂತದಲ್ಲಿ ನಂಬಿಕೆ ಇರತಕ್ಕ ಜನರನ್ನು ನೇಮಕ ಮಾಡಿ ಅದು ಭಾರಿ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಯುವಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನಗೆ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಕೇವಲ ಐದು ನಿಮಿಷ ಮಾತ್ರ ಮಾತನಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರಿಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

SRI MOHAMMED LAIKUDDIN.—Mr. Speaker Sir, though in recent years the number of travelling population has increased the facilities of travelling have not been developed. In Bidar, Gulbarga and Raichur, it was promised by ebe Government to nationalise the routes and the scheme was drawn up in 1982 itself. The nationalisation of routes in the above districts hat not yet been done. I would like to know the reasons to with hold that scheme. I request the hon. Minister to see that the scheme is implemented immediately. We are noticing that number of accidents are taking place and its number is increasing enormously. Particularly in Bidar district, in most of the accidents the private operators are involved. We all know that 2–3 months back, several innocent persons lost their lives in a fatal

accident. There is no bus depot at Bidar. The land has been acquired in 1980 itself and subsequently the possession was also taken over to construct full-fledged bus depot. Bus depot at Bidar is a dire need to-day to minimise the accidents, to give security to the travelling public and trouble-free service of the buses. In general, I request the hon. Minister to see that each district is provided with a bus depot. Bidar is located on the border of Maharashtra and Andhra Pradesh. Number of buses are coming to Bidar or passing via Bidar from these two States. Whereas our State has not provided any such bus facilities from Bidar to these two States. There is a need to introduce long distance buses from Bidar, like, (i) Bidar-Bangalore via Raichur (ii) Bidar-Mysore via Bangalore, (iii) Bidar-Bombay (Night Services), (iv) Bidar to Aurangabad and (v) Direct buses from Bidar to Sholapur and Hyderabad. Unless the full-fledged bus depot is established at Bidar, these long distance buses cannot be introduced. But, at the same, these serviees are quite necessary. I would like the Hon. Minister to take necessary steps in this behalf. Apart from this Sir, in almost all the bus depots, the sanitation is very bad. In a number of places, latrines are not there, water facilities are not there. There are no separate facilities of lavotory and toilets for gents and ladies. This is the sad state of affair not only in Hyderabad-Karnataka area but througout the State. Another thing I have noticed is that wherever we travel either through luxury or ordinary buses, for meals and refreshments on the way, the buses are stopped in front of roadside hotels at the whims and fancies of the drivers, where the eatables are not up to the mark and clean. It is the foremost duty of the KSRTC to provide drinking water, sanitation and clean canteens so that there will not be any inconvenience to passengers, particularly, the people travelling the long distance.

It is usually seen in ourState in general and in Bidar district in particular that buses do not stop at the villages whtch are situated near the district head quarters. The long distance buses do not usually stop. In order to facilitate the short distanee travellers, I would like to suggest that shuttle service should be introduced. The Government of Andhra Pradesh has introduced a shuttle service between Zaheerabad and Bidar. If such shuttles are introduced, the villages situated around the district or taluka headquarters will have the facility of bus travel. The buses operating in my District are very old and every now and then they stop due to mechanical trouble. The passangers have to get down and push the bus and then only it will start. I request that all the buses which are not in good condition should be scrapped and new buses should be allotted to

Bidar district. It seems that a number of new buses have been purchased and of these at least 100 new buses should be given to Bidar district.

Another point I would like to make out is, the night service expresses provide the same facility as other ordinary buses but charge more. I request hon. Minister to have uniform fares for all these buses because the facilities provided by both these categories are one and the same.

Our State is not plying luxury services on a large scale to other States. Only about 15 to 20 buses are run. This number should be increased. These luxury buses are charging 50% more than the ordinary buses and the semi-luxury buses are charging 25% more than the other ordinary buses. When they are charging such high rates, they should provide good facilities. Or, if the facilities are not given the charges may kindly be reduced. In Andhra Pradesh they have introduced Videos, they are supplying water during travel and so on. Our luxury buses do not have these facilities. Without these facilities, the journey will be very tiresome especially the long distance journey. The agony of the passengers cannot be expressed in words. I request the Hon. Minister to provide these facilities in view of the fact that 1½ charges are being taken by the luxury buses.

Now about housing. In our area private layouts are coming. There is a scandle going on. Some persons are capturing new layouts and afterwardsgiving the sites at incressed rates. There is acollusoin of revenue officials with private persons and the private persons get lands. When the Housing Board sends request for acquisition, the proceedings go on for years together. The revenue authorities do not take the help of legal advisers. The private people approch the revenue officials and get awards passed even when there is no correct map. On account of this, there is a lot of litigation. If the matter is entrusted to the legal advisers, they will suggest a good way so that there is no complaint by the neighbouring land owners.

The HUDCO has constructed some houses in Bidar. One person went to the court and obtainad an injunction order, But the Housing Board authorities are not taking the help of the legal adviser, There is a shortage of houses not only in Bangalore but also in other district headquarters. At Bidar proper there is an airforce station. As Bidar has been declared a 'no industry district', new industries are coming up. As a result of this, there is an acute shortage of houses. To solve this problem, the Housing Board should take up a comprehensive scheme for the construction of houses not

of houses not only under MIG, LIG etc., but also under HUDCO and Janata Housing Scheme.

Lastly, I would like to suggest that at every bus station there should be retiring rooms for the passengers bacause many long distance services reach different towns at mid night or so, when the passengers will not be able to get any other accommodation. So I request that retiring rooms should be provided at all the taluka and district headquarters.

I conclude my speech and thank the Chair for giving me time to speak a few words.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ (ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ವಸತಿ ಸಚಿವರು).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ...

ಶ್ರೀ ಜಿ. ಎಸ್. ಶಿವನಂಜಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗಾಗಲೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಸಮಯವಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬೇಕಾದರೆ ಉತ್ತರ ನಾಳೆ ಬೆಳಗ್ಗೆ ಕೊಡಬಹುದಲ್ಲ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈಗಾಗಲೇ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಪಟ್ಟಿಯ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಒಂದು ದಿವಸ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಅರ್ಧಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಉತ್ತರವನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನರ್ಧ ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯರು ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಶನ್ ಕೇಳಬಹುದು. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಉತ್ತರ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ದಿವಸ ನನ್ನ ಇಲಾಖೆಗಳಾದಂಥ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ, ವಸತಿ ಮತ್ತು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಇಲಾಖೆಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸದನದ ಎರಡೂ ಕಡೆಯ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದಂಥ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಟೀಕೆಗಳು ರಚನಾತ್ಮಕವಾದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಇಲಾಖೆಗಳನ್ನು ಸರಿಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಯ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅವರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಎಲ್ಲಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಮಿತಿಯನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ. ಕಳೆದ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಉತ್ತಮವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಆಗಿವೆ, ಅದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಇರಬಹುದು ಮತ್ತೊಂದು ಇರಬಹುದು, ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮೂಲಕ ಕೊಡುವಂತಹ ಸೌಲಭ್ಯ ಅದು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳಷ್ಟು ಕೆಲಸವಿದೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಸದನಕ್ಕೆ ತಿಳಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ, ಸರ್ಕಾರದ ಧೋರಣೆ 7ನೇ ಪಂಚವಾರ್ಷಿಕ ಯೋಜನೆಯ ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿಯವರ ವಾಹನಗಳ ಪಾತ್ರ ಏನಿರಬೇಕು, ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವಾಹನಗಳ ಪಾತ್ರ ಏನಿರಬೇಕು, ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು ಹೇಗಿರಬೇಕು ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇವತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ೧೩ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲ. ಈಗ ಕೇವಲ ಆರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಬಿಜಾಪುರ, ಧಾರವಾಡ, ಕಾರವಾರ, ಬೆಳಗಾಂ, ಹಾಸನ ಮತ್ತು ಬಳ್ಳಾರಿ ಈ ಆರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿದೆ. ಉಳಿದ ೧೩ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯು ಸ್ಕೀಮನ್ನು ಘೋಷಣೆ ಮಾಡಿದ್ದರೂ ಹಲವಾರು ವರ್ಷಗಳಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಹಣವನ್ನು ಇನ್‌ವೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕಲಿಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಅವರಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೂ ಹೆದರಿಕೊಂಡು ಯಾವಾಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತಾರೋ ಎಂದು ಭಾವಿಸಿ ಯಾರೂ ಕೂಡ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ಕಡೆ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ತಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬಹುಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇವತ್ತು ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿರತಕ್ಕದ್ದು ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಸಂಖ್ಯೆ ಎಷ್ಟು ? ಅವರಿಗೆ

ಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕ ಸೌಲಭ್ಯ ಎಷ್ಟು? ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡಬಹುದು, ಉಳಿದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಕೊಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ನಿರ್ಧಿಷ್ಟವಾದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓಡಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಲಾಯಕ್ ಇದೆ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ೧೯೮೦ರ ಮಾರ್ಚಿಯೊಳಗೆ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆಯನ್ನು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಸ್ವಯಂಸೇವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮುಂದೆ ಬಂದಿವೆ. ರೇಲ್ ಇಂಡಿಯಾ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಮಂಡ್ಯಾ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ವಾಲೆಂಟರಿಯಾಗಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿ, ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಪಾತ್ರವೇನು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿ ಒಂದು ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಕೃಷ್ಣನ್ ಮತ್ತು ನಾಯಕ್‌ರವರು ಮಾತನಾಡುವಾಗ, ಅನೇಕ ಹೇಳಿಕೆಗಳನ್ನು ಪತ್ರಿಕೆಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರಕಟ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದ್ಧವಾಗಿದೆ ಅದನ್ನು ಮತ್ತೊಮ್ಮೆ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಅಗತ್ಯವಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಬದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದ ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಸ್ಕೀಮ್ ಅನ್ನು ಘೋಷಣೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬರತಕ್ಕ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು. ಸರ್ಕಾರರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಹಣಕಾಸಿನ ವಿಷಯವನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಮೂಲಭೂತವಾಗಿರತಕ್ಕ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ಅರಿತುಕೊಂಡು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆ. ಈ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಧ್ಯದಲ್ಲಿಯೇ ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ಮಿತ್ರರು ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿರುವುದಿಲ್ಲ, ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹಾರನ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬ್ರೇಕೇ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ೬ ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒಂದೇ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನೋಡುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ೩೪ ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕು. ೬೦೬೫ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವೆ. ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ೫೪ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮಾಡುವಾಗ ಅನೇಕ ತಪ್ಪುಗಳು ಆಗುತ್ತವೆ ನಾನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ, ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ನೋಡುವಾಗ ಇರತಕ್ಕ ತಪ್ಪುಗಳು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ, ಅದು ಶೂನ್ಯವೆಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಹೋಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಬೇರೆ ಇದೆ. ಅವರಲ್ಲಿ ಬ್ರೇಕ್ ಹಾಕುವ ಹತ್ತಿರ ಒಬ್ಬ ಇರುತ್ತಾನೆ, ಗೇರ್ ಹಾಕುವ ಹತ್ತಿರ ಒಬ್ಬ ಇರುತ್ತಾನೆ ಲೋಡ್ ಮಾಡುವವನು ಇರುತ್ತಾನೆ. ಅವರು ಏನು ಬೇಕಾದರೂ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನವರು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟೊಂದು ತೊಂದರೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರದೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಜಾಲವಿದೆ. ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ವಿಚಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಆಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು, ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಬೆಳಗಾಂ ಈ ತರಹ ಎಲ್ಲಿಗೆ ಬೇಕಾದರೂ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಿಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಮೂಲಭೂತವಾದ ಉದ್ದೇಶ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಮುರಿದಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿ, ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೧ ಗಂಟೆ ೨ ಗಂಟೆಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಬಂದವರು ಈ ಕಡೆ ಆನೇಕಲ್ ತಾಲ್ಲೂಕು ಅತ್ತಿಬೆಲೆ ಹತ್ತಿರ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರದ ಕಡೆಯಿಂದ ಬಂದರೆ, ದೊಡ್ಡಬಳ್ಳಾಪುರದ ಕಡೆ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ.

ತುಮಕೂರು ಕಡೆಯಿಂದ ಬಂದರೆ ನೆಲಮಂಗಲದ ಹತ್ತಿರ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಮೈಸೂರು ಕಡೆಯಿಂದ ಬಂದರೆ ಕೆಂಗೇರಿ ಹತ್ತಿರ ಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಆ ತರಹ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನು ತಂದು ಅಲ್ಲಿ ಬಿಟ್ಟರೆ ಅವರ. ತಮ್ಮ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ತಲುಪುವುದಾದರೂ ಹೇಗೆ ? ಈ ರೀತಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮೋಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ೫೫ ಸಿಟಿಂಗ್ ಕ್ಯಾಪಾಸಿಟಿ ಇರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಬುಕ್ ಮಾಡುವಾಗ ಯಾರು ಮದ್ರಾಸ್‌ಗೆ ಹೋಗುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇರುತ್ತಾರೆ ೧೨ ಗಂಟೆಯವರೆಗೆ ೧೦ ಜನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಂದರೆ ೧೧ ಗಂಟೆಯ ವರೆಗೂ ಅವರನ್ನು ಕಾಯಿಸಿ ಬಸ್ ಕೆಟ್ಟು ಹೋಯಿತು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿ ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗಿಯವರು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಏನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳು ಕಳ್ಳತನದಲ್ಲಿವೆ. ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಕೊಡದೇ ಇರತಕ್ಕವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಯಾರು ನ್ಯಾಯಬದ್ಧವಾಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಅನ್ನು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳದೆ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಯಾರು ಅಂತಹ ಜಾಲವನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅಂತಹವರ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕಠಿಣವಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದೆ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಆಗಬೇಕೆನ್ನುವುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನ ಸಹೋದ್ಯೋಗಿಯಾದ ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಿಂದ ಬಹಳಷ್ಟು ಮಹತ್ತರವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ೧೯೮೪-೮೫ನೇ ಇಸವಿಗೆ ೧೯೮೩-೮೪ನೇ ಇಸವಿಯನ್ನು ಹೋಲಿಸಿದಾಗ, ಅದೇರೀತಿ ೧೯೮೩-೮೪ಕ್ಕೆ ೧೯೮೦-೮೧ನೇ ಇಸವಿಯನ್ನು ಹೋಲಿಸಿದಾಗ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳು ಆಗಿವೆ, ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಟೈರ್ ಹಾಕಿಸಿದರೆ ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡುತ್ತದೆ, ಅದೇರೀತಿ ಎಷ್ಟು ಲೀಟರ್ ಡೀಸಲ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರವನ್ನು ಎಷ್ಟು ಲೀಟರ್ ಡೀಸಲ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಹಣ ಸಂಪಾದನೆ ಆಗಿದೆ ಇದೆಲ್ಲವನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಅಜಗಜಾಂತರ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ೧೯೮೧-೮೫ ಈ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿದಾಗ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ವನ್ನು ನಾವು ನೋಡಬಹುದಾಗಿದೆ. ಕಳೆದ ಮೂರು ತಿಂಗಳುಗಳಿಂದ ಆಗಿರತಕ್ಕ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ದಿವಸಕ್ಕೆ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧೯೮೫ರ ನಂತರ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಸುಮಾರು ೮ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಆದಾಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಯಾವಾಗಲೂ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ೧೯೮೦ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ೨೩೫ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಾಡಿದ್ದರೆ, ಇವತ್ತು ೨೯೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಾಡುತ್ತಿದೆ. ಅಂದರೆ ಎಷ್ಟು ಎಫಿಶಿಯೆನ್ಸಿ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

೨-೦೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಮತ್ತೆ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಕಳೆದ ೧೫ ದಿವಸಗಳ ಹಿಂದೆ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್‌ರವರ ಸಭೆಯನ್ನು ಕರೆದು ಸರ್ಕಾರದ ಉದ್ದೇಶವೇನು ಮತ್ತು, ಇಷ್ಟೊಂದು ಬಂಡವಾಳವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದರೂ, ಇದರಿಂದ ಲಾಭವಾಗದಿದ್ದರೂ ಪರವಾಯಿಲ್ಲ ಆಗತಕ್ಕ ನಷ್ಟವನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಆದಷ್ಟು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಎಂದು ಸಮ್ಮೇಳನವನ್ನು ಮಾಡಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದ ನಿರ್ಧಾರ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಎಲ್ಲ ಹಂತದಲ್ಲೂ ಸಹ ಟೀಮ್ ಸ್ಪಿರಿಟ್ ಮನೋಭಾವ ಬರಬೇಕು. ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಮಿಕರ ಜೊತೆಗೆ ಒಂದು ಸಂಬಂಧ ಮಧುರ ಬಾಂಧವ್ಯವಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳ ಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ಹಿರಿಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಅಂದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್ ಟಿ ಸಿ. ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಜೊತೆಗೆ ಅನೇಕ ಉತ್ತಮವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ಕಾರ್ಮಿಕರ ಜೊತೆಗೆ ಸಂಬಂಧವನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಅವರ ಬೇಡಿಕೆಯಾದ ಸುಮಾರು ೧೦ ಕೋಟಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದಾಗ, ಬಹುಶಃ ಮೊದಲ ಸಾರಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಕಳೆದ ೨೫ ವರ್ಷಗಳ ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲೇ ಇಷ್ಟೊಂದು ಸಂಬಳ ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರತಕ್ಕಂತಹದ್ದು ಇದೇ ಮೊದಲನೆಯ ಸಾರಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದೆ.

ಮತ್ತೆ ಅವರ ಇನ್ನೊಂದು ಪ್ರಮುಖ ಬೇಡಿಕೆಯಾದ ಸೀಕ್ರೆಟ್ ಬ್ಯಾಲೆಟ್ ಮೂಲಕ ಚುನಾವಣೆ ನಡೆಸಿ ಆ ಮುಖಾಂತರವಾಗಿ ಟ್ರೇಡ್ ಯೂನಿಯನನ್ನು ರೆಕಗ್ನೈಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದರು. ಅದಕ್ಕೂ ಈಗಾಗಲೇ ತತ್ವಷಃ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಕಾರ್ಯಗತ ಅಂತ ಹೇಳಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕಾರ್ಯಗತಃನೇ. ನಷ್ಟದ ಬಗೆ ಕೆಲವು ಸದಸ್ಯರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದರು. ಇದರಲ್ಲಿ ಲಂಚ ಬಹಳ ಇದೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳು ಹಾಗೂ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಟಿಕೆಟನ್ನೇ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ ಅಂತ ಹೇಳಿದರು. ವಸ್ತುಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ನಿಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಈಗ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್ ಟಿಸಿ ಹಾಗೂ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಶೇಕಡ ೫೦ರಷ್ಟು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಸುಗಳು ಇವೆ. ಅಂದರೆ ಇವರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯೂ ಇದೆ ಅಂತ ಹೇಳಿದಹಾಗಾಯಿತು. ಶೇಕಡ ೫೦ರಷ್ಟು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಕೇಸುಗಳು ಇವೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ೧೨,೦೦೦ ಜನ ಇದ್ದಾರೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ೬,೦೦೦ ಜನರ ಮೇಲೆ ಮೇಲೆ ಕೇಸುಗಳು ಇವೆ ಅಂದರೆ, ನೀವೇ ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎಷ್ಟು ಸೋರಿಕೆಂತ್ತಿದೆ ಅಂತ. ೨೨೦ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷವೂ ಸಹ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ೧೦ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಆದರೂ ಸುಮಾರು ೨೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಈ ರೀತಿ ಸೋರಿ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಅಂದಾಜು ಆದಹಾಗಾಯಿತು ಇದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲ ಅಂತ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಕೇಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಸಸ್‌ಪೆಂಡ್ ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡುತ್ತಲೇ ಇದ್ದೇವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಯಾವುದೇ ಒತ್ತಡ ಬಂದರೂ ರಿವೋಕ್ ಮಾಡುವಂತಹ ಯಾವುದೇ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ಸಹಿತ ಇದರಲ್ಲಿ ಖಡಿತವಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್‌ಗಳು ತಪ್ಪು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಇದನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದನ್ನು ಸರಿಮಾಡಬೇಕಾದರ ನಿಮ್ಮೆಲ್ಲರ ಎರಡೂ ಕಡೆಯ ಈ ಮನೆಯ ಸದಸ್ಯರ ಸಹಕಾರ ನನಗೆ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರೂ ಸಹ ಸಹಕಾರ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತಗೆ. ಇವತ್ತು ಪಿಲ್‌ಫರೇಜ್‌ನ್ನು ಕಡಿಮೆಮಾಡಬೇಕು. ಇದರಲ್ಲಿ ಇನ್ನೊಂದು ಇದೆ. ಎರಡು ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲದಿರುವವನಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಪನಿಶ್‌ಮೆಂಟ್, ಕೊಡಬೇಕು, ೧೦ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲದಿರುವವನಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿಯ ಪನಿಶ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕು, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವಾಗಿ ಯಾವುದೇ ಕಾರಣದಿಂದ ಒಬ್ಬರಿಗೊಂದು ಕಾನೂನು, ಮತ್ತೊಬ್ಬರಿಗೆ ಒಂದು ಕಾನೂನು ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಒಂದೇ ಕಾನೂನು ಇರಬೇಕು. ಅದು ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಅವರು ಎಷ್ಟೇ ಒತ್ತಡ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದರೂ, ೫ ಟಿಕೆಟ್‌ನ್ನು ಮೊದಲನೆಯ ಸಾರಿ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಎಷ್ಟು ಪನಿಶ್‌ಮೆಂಟ್, ಎರಡನೇ ಸಾರಿ ೫ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡದೇ ಇದ್ದರೆ ಎಷ್ಟು ಪನಿಶ್‌ಮೆಂಟ್? ಮೂರನೆ ಸಾರಿಯಾದರೆ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸುವುದು ಈ ರೀತಿಯ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ.

ಇನ್ನು ಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಬಗ್ಗೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಮಲ್ಲಪ್ಪನವರು ಹಾಗೂ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಇಲ್ಲ ಅಂತ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಒಂದೇ ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನೂ ತರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಹಂತ ಹಂತವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಸೆಂಟ್ರಲೈಸ್ ಚಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಜೀಪುಗಳಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದರು ಅವರ ಜಾಲ ಹೇಗಿರುತ್ತದೆಂದರೆ ೪೦ ಮೈಲಿ ದೂರದಲ್ಲಿ ಜೀಪು ಬರುತ್ತಿದ್ದರೆ ಅವರಿಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಗೊತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಹೇಗೆಂದರೆ ಅದು ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್ ರವರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗಳೇ ಸಿಗ್ನಲ್ ಕೊಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾವು ಅವರಿಗೆ ನೀವು ಜೀಪುಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಡಿ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಎಂಬುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಿಂದ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಉತ್ತಮವಾಗಿದೆ. ಅದೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಇದ್ದಾರೆ, ಕಾರ್ಮಿಕ ಸಂಘದವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಕಾರ್ಮಿಕ ಮುಖಂಡರು ಇದ್ದಾರೆ. ಇವರೆಲ್ಲರೂ ಸಹಕಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಮತ್ತೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ನೌಕರರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೆ. ೪೦,೦೦೦ ನೌಕರರಲ್ಲಿ ೧೦ ರಿಂದ ೧೧ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಮಾತ್ರ ಹರಿಜನ-ಗಿರಿಜನರು ಇದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೊನೇಪಕ್ಷ ೧೮ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಮಾಡಲೇಬೇಕೆಂದು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಸ್ಪೆಷಲ್ ರಿಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಈಗಾಗಲೇ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಆದೇಶವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಈ ಒಂದು ವರ್ಷದೊಳಗೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ೧೮ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ತಲುಪಲೇಬೇಕೆಂಬ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ಮಾಡಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಒಂದು ಹೆಮ್ಮೆಯ ಸಂಸ್ಥೆ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಜನಗಳಿಗೂ ಸಹ ಒಂದು ರೀತಿಯಾಗಿ ನಮ್ಮದು ಈ ಸಂಸ್ಥೆ. ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಒಂದು ಎನ್ನುವ ಒಂದು ಟೀಮ್ ಸ್ಪಿರಿಟ್‌ನ ಮನೋಭಾವ ಬರಬೇಕು ಅಂತ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್ ಆಕ್ಟಿವಿಟೀಸ್‌ಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಒಂದಷ್ಟು ಜನ ಕ್ರೀಡಾಪಟುಗಳನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಾಜ್ಯ ಮಟ್ಟದ ಕ್ರೀಡಾಪಟುಗಳನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸೇರಿಸಬೇಕೆಂದು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ವಿಶೇಷವಾದ ರೆಕ್ರೂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದೂ ಸಹ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ವರ್ಷ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಹಾಕಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಮಹತ್ತರವಾದ ಬೆಳವಣಿಗೆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹೇಳಬೇಕು ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ೪ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ೧೨೫೦ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸೇರಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ೭೫ ಲಕ್ಷುರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಸೇರಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶ್‌ರವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಅದನ್ನೂ ಸಹ ಈ ವರ್ಷ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ಇನ್ನೂ ೧೦ ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬೆಳಗಾಂ, ಬಿಜಾಪುರ, ಧಾರವಾಡ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು, ತುಮಕೂರು ಹಾಗೂ ಕೋಲಾರ ಈ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ಸಹ ಇರತಕ್ಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಆಧುನೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ನಾವು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಸುಮಾರು ೨ ಲಕ್ಷದಿಂದ ೧೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ೨೦ ಹೊಸ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದೂ ಸಹ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ೨೦ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಸ್ಥಳಗಳು ಯಾವುವೆಂದರೆ. ಅರಕಲಗೂಡು, ಕುರುಗೋಡು, ಮುಧೋಳ್, ಮನ್ನಾಕೇಳಿ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ ಕನಕಪುರ, ಹೆಬ್ಬೂರು, ಹಿರೇಸಾವೆ, ಬಾಣಾವರ, ಬೇಲೂರು, ವಿರಾಜಪೇಟೆ, ಸೂಳ್ಯ, ದೊಮ್ಮಲೂರು, ಬಸವಕಲ್ಯಾಣ, ಕುಡುಚಿ, ಮಿಡಿಗೇಷಿ, ನಲ್ಲದ್‌ವಾಡ ಹಾಗೂ ಅಂಕಲಗಿ, ಇದಕ್ಕೂ ಸಹ ೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಮಾನ್ಯ ಮಲ್ಲಪ್ಪನವರು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದರು. ಅನೇಕ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಬೆಳೆದಿವೆ ಅಂತ. ಅದು ತಮಗೂ ಸಹ ಗೊತ್ತಿದೆ. ತುಮಕೂರು ಹಾಗೂ ಅದರ ಸುತ್ತಮುತ್ತ ೧೦-೧೫ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ನಿಂದ ಬಹಳ ಜನ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಮಂಡ್ಯದಲ್ಲೂ ಇದೇ ರೀತಿಯ ಸಮಸ್ಯೆ ಉದ್ಭವಿಸಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಸಬರ್‌ಬನ್ ಸರ್ವೀಸ್‌ನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಮಂಡ್ಯ, ತುಮಕೂರು, ರಾಯಚೂರು, ಬಳ್ಳಾರಿ, ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ದಾವಣಗೆರೆ, ಕೋಲಾರ ಹಾಗೂ ಬಿಜಾಪುರ ಈ ಒಂದು ೮ ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾದ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಸಬರ್‌ಬನ್ ಸರ್ವೀಸನ್ನೂ ಸಹ ನಾವು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತೆ ಈಗ ಸರ್ಕಾರದ ರಜಾದಿನಗಳು ೨ ದಿವಸ ಇರುವುದರಿಂದ. ಶನಿವಾರ ಹಾಗೂ ಭಾನುವಾರ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲಿ ಇರುತ್ತವೆ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಕೂಡ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಅಂತ, ಇದ್ದೇವೆ ಎಲ್ಲಾ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಸೆಂಟರ್ಸ್‌ಗಳಿಗೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರೇ ಏಕೆ ಹೋಗಬೇಕು ? ನಾವೇ ಏಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಾರದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಶನಿವಾರ-ಭಾನುವಾರ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಏನು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೂ ನಾವೇ ಏತಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಾರದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಸುತ್ತಮುತ್ತ, ನಂದಿಬೆಟ್ಟ ಇದೆ, ಬನ್ನೇರಘಟ್ಟ ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೂ ಕೂಡ ನಾವು ಏತಕ್ಕೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಬಾರದು ಎಂಬುದಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ,

ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಟ್ರಿಪ್‌ಗಳನ್ನೂ ಸಹ ರಜಾದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿ ಶನಿವಾರ ಹಾಗೂ ಭಾನುವಾರ ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಪ್ರಚಾರ ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನೂ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಮಹತ್ತರವಾದ ತೀರ್ಮಾನವನ್ನು ನಾವು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದು ಏನೆಂದರೆ ಮಿನಿ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸ್‌ನ್ನು ಬರುವ ನವೆಂಬರ್ ಒಂದನೇ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಸುಮಾರು ೫೦ ಮಿನಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಸರ್ವೀಸ್‌ನ್ನು ಬರುವ ನವೆಂಬರ್ ೧ನೇ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ನಾವು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡುವವರಿದ್ದೇವೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಒಬ್ಬರು ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು, ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಮಾಡುವಾಗ ತೊಂದರೆ ಇದೆ ಎಂದು. ಅಲ್ಲದೆ, ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಇದ್ದರೂ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಅವರನ್ನು ಕೇಳುವವರು ಇರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ವರ್ಷ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅಡಾಪ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ, ಹತ್ತು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಇದರಿಂದ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅದರಲ್ಲೂ ೮-೧೦-೨೦ ದಿವಸ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಓವರ್‌ಸ್ಪೀಡಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ, ಇದನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕೆಂದು ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ನೀಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಸಿಸ್ಟಂ ಹೇಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಇಂಟರ್‌ವ್ಯೂ ಆದತಕ್ಷಣ ೨-೩ ತಿಂಗಳು ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುತ್ತಾರೆ. ಅವನು ವಯಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಚಿಕ್ಕವನು ಇದ್ದರೆ ೮೦-೧೦೦ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಸ್ಪೀಡಿನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾನೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಹಾರಾಣೀಸ್ ಕಾಲೇಜ್ ಕಡೆ ಬಂದರೆ ಇನ್ನೂ ವೇಗ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳಿಗೆ ತರಬೇತಿ ಕೊಡತಕ್ಕ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇದೆ. ಇವರೆಲ್ಲ ನಮ್ಮವರು. ನಮ್ಮ ಸಮಾನರಾದ್ದರಿಂದ ಇವರನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಕಳೆದ ವರ್ಷ ಎರಡು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಈ ವರ್ಷ ೧೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಒಂದೊಂದು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೂ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಾಲ್ಕು ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಸೆಂಟರುಗಳನ್ನು ನಾವು ಇನ್ನು ಎರಡು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಹಾಸನ, ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಚನ್ನಪಟ್ಟಣ, ಬೀದರ್ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಹುಮ್ನಾಬಾದ್, ಬೆಳಗಾಂ ಅಥವಾ ಬಿಜಾಪುರದಲ್ಲಿ ಈ ನಾಲ್ಕು ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ತೆರೆಯುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಡ್ರೈವರ್ ಟ್ರೈನಿಂಗಿಗೆ ಅಶೋಕ ಲೇಲ್ಯಾಂಡ್ ಕಂಪನಿಯವರು ಭಾಗಶಃ ಖರ್ಚನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಟೆಲ್ಕೊ ಇಂಡಿಯನ್ ಆಯಿಲ್ ಕಂಪನಿಯವರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇವರೆಲ್ಲರ ಸಹಕಾರವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅವರಿಗೆ ತರಬೇತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

(ಶ್ರೀ ನಾರಾಯಣರಾವ್ ಅವರು ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಪೀಠವನ್ನಲಂಕರಿಸಿದರು)

ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೂ ಸಹ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಜನ ಸಾಮಾನ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಏನಿದೆ ಎಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ವಿಧಾನಸಭೆಯ ಮತ್ತು ವಿಧಾನ ಪರಿಷತ್ತಿನ ಸದಸ್ಯರನ್ನು ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಅವರನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲಾ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಬೆಳಗಿನ ಜಾವ ಐದುವರೆ ಗಂಟೆಗೆ ಸಿಗುತ್ತಾರೆ. ಅವರೂ ಸಹ ಅನೇಕ ಸಾರಿ ಅವರನ್ನು ಉದ್ದೇಶಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಅವರೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೇಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಶಿವರಾಮು ಶ್ರೀನಿವಾಸು, ಆರತಿ, ಭಾರತಿಯವರೆಲ್ಲ ಹೋಗಿ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆದುಕೊಳ್ಳಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಹೌದು, ಹೌದು, ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವತಿಯಿಂದ ಈ ವರ್ಷ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗಲಿ ಎಂದು ಬೆಂಗಳೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಈ ಮೂರು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ೨೫ ಹಾಸಿಗೆಗಳುಳ್ಳ ಆಸ್ಪತ್ರೆಯನ್ನ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕೆಂದು ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಅನೇಕ ಜನ ಸದಸ್ಯರು ಬ್ರೇಕ್‌ಡೌನ್ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೆಯಿಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಟೂ-ಟೈರ್ ಸಿಸ್ಟಂ ಎಂದು ಇದೆ. ಮುಂಚೆ ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕಷಾಪ್ ಎಂದು ಇರುತ್ತಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ಆಯಾಯ ಡಿವಿಜನಲ್ ಹೆಡ್‌ಕ್ವಾರ್ಟರ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೆಯಿಂಟೆನನ್ಸ್ ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಅನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯ ನಷ್ಟವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿಡಬೇಕೆಂದು ೬ ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಹೀಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿಡಲಿಕ್ಕೆ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ೭೮ ಡಿಪೋಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ಅನೇಕ ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ ನೀರಿನ ಸೌಲಭ್ಯ ಇರಲಿಲ್ಲ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲ ನೀರಿನ ಸೌಲಭ್ಯ ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ಬಸ್ಸನ್ನು ತೊಳೆಯಬೇಕು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿಡಬೇಕೆಂದು ನಿರ್ಣಯ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಸೀಟುಗಳು, ಕ್ಲಾಂಪುಗಳು, ಗಾಜುಗಳು ಹಾರ್ನ್‌ಗಳು ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹಾಕಿಸಬೇಕು. ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೊಳೆದು, ಒರಸಿ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿಡಬೇಕೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ೬ ಸಾವಿರ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಚಾಕು, ಸ್ಟೆಪ್ನಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ, ಫಸ್ಟ್ ಏಡ್ ಬಾಕ್ಸ್ ಹೆಸರಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ಉತ್ತಮಪಡಿಸಿ ಅದರ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಡ್ರೈವರ್ ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪಂಚೇರು ಆದರೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನು ಕೂಡ ಅವರೇ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಿಂದ ಸಾಲ ತಂದು ಅನೇಕ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಕಾಂಪ್ಲೆಕ್ಸ್ ಅನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಹಿಂದೆ ರೂರಲ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅಡ್ವರ್ಟೈಸ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ, ಈಗ ಅಡ್ವರ್ಟೈಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಹಾಕುವುದರಿಂದ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವರಮಾನ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗಬಹುದೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಸ್ಪೀಡ್ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸ್ಪೀಡ್ ಗವರ್ನರ್ಸ್ ಅನ್ನು ಪ್ರತಿ ವಾಹನಕ್ಕೆ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಇವತ್ತು ಬಹಳಷ್ಟು ಜನ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಬಹಳ ಮಹತ್ತರವಾದ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಎಂ.ಜಿ. ನಾಯಕರು ನಾವು ಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡಿ ಒಂದು ವಿಷಯ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಹೈಡ್ರಾಯಿಂಗ್ ಯುನಿಟ್ ಅನ್ನು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯವರು ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನಾವು ಏತಕ್ಕೆ ಪರ್ಚೇಸ್ ಮಾಡಿದೆವು ಎಂದರೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಶೇಕಡ ೫೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟೇ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ನಾವೇ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಪ್ರತಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ೨೫ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿನಷ್ಟು ಹಣ ಉಳಿಯುತ್ತದೆಂದು ಅಂದಾಜು ಇದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಆಗಿರತಕ್ಕ ಶ್ರೀ ಪ್ರಭಾಕರ್‌ರವರು ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾದ ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಪಾಟೀಲರು ಕಾರಣ. ಅವರಿಬ್ಬರೂ ಆ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರು ಪಾಪರ್ ಆಗಿ ಹರಾಜು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನೀವು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಿದರು. ನಾನು ತಕ್ಷಣ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡೆ. ಅದು ಹೈಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ೯೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗೆ ನಮ್ಮ ಪರವಾಗಿ ಆಗಿದೆ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಇನ್ನೂ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ನನಗೆ ಅನೇಕ ಒತ್ತಾಯಗಳು ಬಂದಿವೆ, ಕೇಸನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗಿಸಿ ಎಂದು. ಕಾರಣ ಒಂದು ಕಡೆ ಬಾಡಿ ಬಿಲ್ಡರ್ಸ್ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಆಸ್ತಿ ಸಿಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಈ ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ನನ್ನ ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಹೊಸದಾಗಿ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದರೆ ಸುಮಾರು ೨-೩ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಈ ವರ್ಷ ಸುಮಾರು ೩-೪ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಆಸ್ತಿ ಸಿಕ್ಕಿದೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ನಾವು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರನ್ನು ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿಯವರನ್ನು ಒಂದೇ ರೀತಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ವರದಿ ಬಂದಾಗ ೪ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬಾಕಿ ಇದ್ದುದು ನಿಜ. ಈಗ ಒಂದು ಪೈಸೆ ಕೂಡ ಬಾಕಿ ಇಲ್ಲವೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಸಸ್ಪೆಂಡ್ ಆದರೆ ಇಷ್ಟು

ದಿನಗಳ ಒಳಗೆ ತೀರ್ಮಾನ ಆಗಬೇಕೆಂದು ಇದೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ೧೨ ಸಾವಿರ ಕೇಸುಗಳು ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಇವೆ. ಅವು ಏತಕ್ಕೆ ಇರಬೇಕೆಂದು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರತಿ ಡಿವಿಜನ್‌ಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಆಫೀಸರನ್ನು ನೇಮಿಸಿ ಯಾವ್ಯಾವ ಕೇಸುಗಳು ಪೆಂಡಿಂಗ್ ಇವೆ ಅವನ್ನು ಒಂದು ಕಾಲಮಿತಿಯೊಳಗೆ ಡಿಸ್‌ಪೋಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ.

ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಹಿರಿಯ ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರು. ನನಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾದ ಸಹಕಾರವನ್ನು ಸದನದ ಹೊರಗಡೆ ಕೂಡ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಜನವರಿ ಫೆಬ್ರುವರಿ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟಿಗೂ ಇವರಿಗೂ ನಡೆದಂಥ ಘರ್ಷಣೆಯಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ರೀತಿಯ ಕೇಸ್‌ಗಳನ್ನು ಬುಕ್ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೂ ನಮಗೂ ಸಂಬಂಧ ಚೆನ್ನಾಗಿರಬೇಕು ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಹಳೆಯದನ್ನು ಮರೆತು ಹೊಸ ಅಧ್ಯಾಯವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಇರಬಹುದು, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವವರಿರಬಹುದು ಇವರಿಗೆ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ರೂಲ್ಸನ್ನು ಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಾಗಿ ಎನ್‌ಫೋರ್ಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಮಾರಿ ಕಣ್ಣು ಹೋತನ ಮೇಲೆ ಎಂಬಂತೆ ಚಿಕ್ಕಪುಟ್ಟ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹಿಡಿಯುತ್ತೀರಿ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಏನೂ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬೇಕು ಒಬ್ಬ ರೀಜನಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಅವರನ್ನು ಮತ್ತು ಒಬ್ಬ ಡಿವಿಷನಲ್ ಕಂಟ್ರೋಲರ್ ಅವರನ್ನು ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ, ಇತಿಹಾಸದಲ್ಲಿ ಫೇವರ್ ತೋರಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬ ಕಾರಣದಿಂದ ಸಸ್ಪೆನ್‌ಷನ್ ನಲ್ಲಿಟ್ಟು ಎನ್‌ಕ್ವೈರಿ ಮಾಡಿರುವುದು ಗೊತ್ತಿದೆ. ಕೆಲವು ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ವಿಷಯ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಮಾಹಿತಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ತಯಾರಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ವಿಷಯ ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ನೀವು ಹೇಳುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಹೇಳಬಹುದು. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳ ಮೇಲೆ ಶೇಕಡ ೫೦ರಷ್ಟು ಕೇಸ್ ಇದೆ. ಅಂದರೆ ಇದರ ಅರ್ಥ ಏನು ? ಡಿಫರೆಂಟ್ ಟೈಪ್ಸ್ ಆಫ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡಿ, ಸರ್‌ಪ್ರೈಸ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡಿ, ಜಾಕ್‌ಪಾಟ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂಥ ಚೆಕಿಂಗ್ ಸಿಸ್ಟಂನಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವೇ ಇಲ್ಲದಂತಾಗಿತ್ತು. ಡ್ರೈವರ್ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಜೀಪ್ ಹೋದಾಗ ಗೊತ್ತಾಗಿಬಿಡುತ್ತಿತ್ತು. ಅವರಿಗೆ ಜೀಪ್ ನಂಬರ್ ಕೂಡ ಗೊತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿ ಕಾರುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಕಾರುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಎಲ್ಲಿ ಪತ್ತೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೋ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಎಕ್‌ಪಾಟ್ ಚೆಕಿಂಗ್ ಅನ್ನು ಇಂಟ್ರೊಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಟೈರ್ ಪರ್ಚೇಸಿಂಗ್ ವಿಷಯ ಇರಬಹುದು, ಚಾಸಿ ಪರ್ಚೇಸಿಂಗ್ ಇರಬಹುದು, ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ನಿಂದ ಸೋರುತ್ತಿರುವ ಹಣ ಇರಬಹುದು ಆದನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಪೈಸೆಯೂ ಜನಗಳ ದುಡ್ಡು ಎಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ತಡೆಹಿಡಿಯುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಚಾಸಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇದು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೋರ್ಡ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೇ ತೀರ್ಮಾನವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅಶೋಕ್ ಲೇಲ್ಯಾಂಡ್‌ನಿಂದ ೫೦, ಟೆಲ್ಕೊ ಕಂಪನಿಯಿಂದ ೫೦ ಹೀಗೆ ಫಿಫ್ಟಿ ಫಿಫ್ಟಿ ಎಂದು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರು ಎಷ್ಟಕ್ಕೆ ಮಾರುತ್ತಾರೋ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರೇಟಿನಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಮಾರಾಟ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇನ್ನೆಲ್ಲಿ ಹಣ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ? ಟೈರುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ವಿಕ್ರಾಂತ್ ಟೈರ್ಸ್‌ನವರು ನಮಗೆ ಟೈರುಗಳನ್ನು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದು ಪಬ್ಲಿಕ್ ಅಂಡರ್‌ಟೇಕಿಂಗ್ ಸಂಸ್ಥೆ. ನಮ್ಮದೇ ಸಂಸ್ಥೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಕಮಿಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಹೇಗೆ ? ಯಾರೋ ಹಣ ತಂದುಕೊಟ್ಟರು, ಅವ್ಯವಹಾರ ನಡೆದಿದೆ, ಆದರೆ ನಿಮ್ಮ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ನಡೆದಿಲ್ಲ, ಎಲ್ಲೋ ನಡೆದಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ನನ್ನ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ನಾಯಕ್ ಅವರಿಗೆ ಯಾರೋ ತಪ್ಪು ಕಲ್ಪನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಇರತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿಹೋಗಬೇಕು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸಿಗಬೇಕು, ಮತ್ತೆ ನಷ್ಟ ಕಡಿಮೆಯಾಗಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯ ಆಗಬೇಕೆಂಬುದು ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿರಬೇಕು,

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಡಬೇಕು, ಮೂರನೆಯದು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕು ಎಂಬುದು ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ.ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಸಬ್-ಅರ್ಬನ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಎಲ್ಲಾ ಡಿಪೋಗಳಿಗೂ ಸಾಕಷ್ಟು ನೀರನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಪ್ರತಿ ದಿವಸ ತೊಳೆಯುವಹಾಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಪ್ರತಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನಲ್ಲೂ ಒರೆಸುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು. ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಮೇಲೆ ಇಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಎಂದು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೇವೆ. ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ ಇನ್‌ಸೆಂಟೀವ್‌ನಿಂದ ಬರುವ ದುಡ್ಡನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ. ಆದರೆ ಮತ್ತೊಂದು ದುಡ್ಡನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡದೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿ ಎಂದು ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಲ್ಲಪ್ಪನವರು, ಲೈಕುದ್ದೀನ್ ಅವರು ಏಕಾಂತಪ್ಪನವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರು. ನಾನು ಬಹಳ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಮುಂದಿನ ಐದು ವರ್ಷಗಳ ಕಾಲ ಈ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿ ಯಾವ ರೀತಿ ಇರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ಮೇಲೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಈ ಸರ್ಕಾರ ಬದ್ಧವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ಅವೈಜ್ಞಾನಿಕವಾಗಿ ಮಾಡಬಾರದು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಬಾರದು. ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ.ಗೂ ಹಣ ಬರಬೇಕು. ಈ ಮೂರೂ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ೧೯೭೪ರ ನಂತರ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಯಾವುದು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಆಗಿಲ್ಲವೋ ಅದನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂಬುದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಫರ್ನಾಂಡಿಸ್ ಅವರು ನನಗೆ ಬಹಳ ಸಹಾಯ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಿಜ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆ ಸಣ್ಣದು. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಕಿರುಕುಳವನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನನಗೆ ಬಹಳ ದೂರುಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಇವತ್ತು ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನನ್ನದೊಂದು ನೀತಿ ಏನು ಎಂದರೆ ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವ ಬದಲು ಕಾನೂನುಗಳ ಮೂಲಕ ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಸಂಖ್ಯೆಯಲ್ಲಿ ಜನಗಳು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು ಎಂಬುದು. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದರು. ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶ್ ಅವರು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸ್‌ನ್ಸನ್ನು ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್ ಮೂಲಕ ಕೊಡುವ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದರು ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇಡೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲೂ ಮಾಡಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷ ಅದಕ್ಕೂ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮಂಗಳೂರು, ಬೆಳಗಾವಿ, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಧಾರವಾಡ ಈ ಐದು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್‌ಕಾರ್ಡ್ ಮೂಲಕ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸನ್ಸನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ಬಹಳ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತದೆ. ಅನೇಕ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಕಂಡಮ್ ಆಗುತ್ತವೆ. ಕೆಲವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಕೆಲವರು ಇಲ್ಲೀಗಲ್ಲಾಗಿ ಆಪರೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಇದರ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದೇ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಎಷ್ಟೋ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ ಆದರೆ ತೆರಿಗೆ ಕಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಸ್ಟೇಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಬಳಸಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಲೈಫ್ ಟೈಮ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಒಂದು ಸಾರಿ ಜಾವಾನೋ ಬೇರೆ ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್ಲೋ ಕೊಂಡರೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಾಗ ಒಂದು ಸಾರಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಿಬಿಟ್ಟರೆ ಅದು ಸವೆಯುವವರೆಗೂ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ರೀತಿ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ತೆರಿಗೆಗಳನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈ ವರ್ಷದಿಂದ ಇಡೀ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಬ್ಯಾಂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಓನರ್‌ಶಿಪ್ ವರ್ಗಾವಣೆ ಆಗಬೇಕಾದರೆ, ಉದಾಹರಣೆಗೆ ತಮ್ಮಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಸ್ಕೂಟರನ್ನು ನನಗೆ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಡಿ. ಡಿ. ಯನ್ನೋ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಆರ್ಡರನ್ನೋ ತರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಅದೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಕೆಲಸವಾಗಿತ್ತು. ಇದನ್ನು ಹಿಡಿದುಕೊಂಡ ಏಜೆಂಟಾಗಳು ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದರು. ಯಾವ

ಆರ್. ಟಿ. ಒ. ಆಫೀಸ್ ಮುಂದೆ ಹೋದರೂ ಒಬ್ಬ ಏಜೆಂಟ್ ಇರುತ್ತಾನೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಈಗಾಗಲೇ ಅವರು ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ನಾನೂ ಕೂಡ ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರವೇ ಕಾನೂನುಗಳನ್ನೇ ಸಡಿಲ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಓನರ್‌ಷಿಪ್ ವರ್ಗಾವಣೆ ಮುಂತಾದ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಡಿ.ಡಿ. ಅಥವಾ ಪೋಸ್ಟಲ್ ಆರ್ಡರನ್ನು ಏನು ತಂದುಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಅರ್ಜಿಗಳ ಮೇಲೆ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿನ ಕೋರ್ಟ್ ಫೀ ಸ್ಟಾಂಪ್ ಹಾಕುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ನಾವು ಒಂದು ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಎಂದು ಫೀಸ್ ನಿಗದಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದು ಕೊಟ್ಟಮೇಲೆ ಕೋರ್ಟ್ ಫೀ ಸ್ಟಾಂಪ್ ಏತಕ್ಕೆ ಬೇಕು ಎಂದು ಅದನ್ನೂ ತೆಗೆದುಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂಬುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮೆಟಾಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಇದು ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಭೂತಾಕಾರವಾಗಿ ಬೆಳಿದಿದೆ. ಸುಮಾರು ೫ ಸಾವಿರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ತಮಿಳುನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ಅಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು ಸಾವಿರ ಮೆಟಾಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ, ಇದೆಲ್ಲಾ ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆ, ಇದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮೆಟಾಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳು ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಬಿಟ್ಟರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬದುಕುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಎರಡು ಮೆಟಾಡಾರ್‌ವ್ಯಾನ್, ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಮುಂದೆ ಒಂದು ಎಂದರೆ ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಿ. ಮಾನ್ಯ ನಾಯಕ್ ಅವರು ಮೆಟಾಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸಿಂಧ್ಯ ಅವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದೆ. ೧೨ ಪ್ಲಸ್ ೧ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾವು ಬಿಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದೇ ಸದನದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಾರದ ಒಳಗೆ ಸಚಿವಸಂಪುಟದ ಸಭೆ ಆದನಂತರ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಆಕ್ಟಿಗೆ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತರುತ್ತೇವೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ತರುತ್ತೇವೆ. ಆದರೆ ಮೆಟಾಡಾರ್ ಮಾಲೀಕರು ೧೨ ಪ್ಲಸ್ ೧ಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡಿದ್ದಲ್ಲಿ ಅವರ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ನಿರ್ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯವಾಗಿ ರದ್ದು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ,

೭–೩೦ ಪಿ. ಎಂ.

ಇನ್ನು ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್‌ದು. ಇವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲದಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರತಕ್ಕಂಥವರಿಗೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ರೂಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಆ ರೂಟಿನಲ್ಲಿ ಅವರು ಸಿಗುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಅವರು ಸಿಗತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಬೆಂಗಳೂರು ಮೈಸೂರು ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ. ಸರ್ಕಾರವನ್ನೇ ಉರುಳಿಸತಕ್ಕಂಥ ಶಕ್ತಿ ಇವರದು ಬರೀ ಜಾಲವಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.--ಮೆಟಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ದು ೧೨ಪ್ಲಸ್ ೧ ಎಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಹಾಗೆಯೇ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ದೂ ಹೇಳಿಬಿಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಈ ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್‌ನವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಯಾರೋ ಒಬ್ಬ ಕ್ಲರ್ಕ್ ಇರುತ್ತಾರೆ. ಪಾಪ, ಎಲ್ಲ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಕೆಟ್ಟವರೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ ಎಲ್ಲೋ ಅಜೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಿಂತ ಮುಂಚೆ ಇವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಹಿಂದೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್ ಖಾಲಿ ಬರುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರೇಜ್‌ನವರು ಪರ್ಮಿಟ್ ಕಂಡೀಷನ್‌ನಗಳನ್ನು ವಯಲೇಟ್ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಹಕಾರ ಕೊಡುತ್ತಿರುವ ಗೃಹಸಚಿವರನ್ನು ನಾನು ಅಭಿನಂದಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅವರು ಹೇಗೇ ಸಹಕಾರವನ್ನು ಮುಂದೆಯೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಮತ್ತೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೊಡನೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಮಣಿಪುರದಿಂದ ಮತ್ತೆ ಕೆಲ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ಬರೆದರೂ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ. ಅವು ಕೋಟಾನೋ ಸಾಚಾನೋ ಎಂದು ತಿಳಿಸುವಂತೆ ಮಾನ್ಯ ಪ್ರಕಾಶರು ಬರೆಸಿದ್ದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಬಂದಿಲ್ಲ ಶ್ರೀ ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯನವರು ಮೊನ್ನೆ ಸುಪ್ರೀಂ ಕೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಜಜ್ಮೆಂಟನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ಸ್ಟೇಟ್ ಪಬ್ಲಿಕ್

ಅಂಡರ್‌ಟೇಕಿಂಗ್ಸ್‌ಗೆ ಆಗಿರುವಷ್ಟು ಅನ್ಯಾಯ ಇಡೀ ರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿ ಬೇರೆಲ್ಲೂ ಆಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಎಷ್ಟೇ ಸ್ಟ್ರಾಂಗ್ ಆಗಿದ್ದರೂ ಅವರನ್ನು ದಾರಿಗೆ ತರಲು ಈ ಸರ್ಕಾರ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಬಂಗಾರಪ್ಪನವರು ಮೆಟಡಾರ್ ವ್ಯಾನ್‌ಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ಸಿಂಪೆಥೆಟಿಕ್ಕಾಗಿ ನೋಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ಮೆಟಡಾರ್ ನಡೆಸುವವನು ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾನೆ. ಬ್ಯಾಂಕ್‌ಗೆ ಬಡ್ಡಿ ಕೊಡುತ್ತಾ ಅನ್‌ಎಂಪ್ಲಾಯಿ ಆಗಿರುತ್ತಾನೆ. ಲೋಡರ್‌ಗೆ ಒಂದಷ್ಟು ಕಮೀಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಆಮೇಲೆ ಕ್ಲೀನರ್‌ಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ಎಲ್ಲ ಮೇಂಟಿನೆನ್ಸ್ ಮಾಡುವುದು ಎಷ್ಟು ಕಷ್ಟ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಲೆಕ್ಕ ಹಾಕಿದ್ದೇನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಪರ್ ಇಯರ್ ಪರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡುವುದರ ಬದಲು ಪರ್ ಕ್ವಾರ್ಟರ್ ಪರ್ ಸೀಟ್ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿದರೆ ಹೇಗಿರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟನ್ನು ಈ ಸದನದ ಮುಂದೆ ತಂದಾಗ ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಆ ವಿವರವನ್ನು ತರುತ್ತೇನೆ. ಆ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಮಾನ್ಯ ಬಂಗಾರಪ್ಪನವರ ಗಮನಕ್ಕೂ ತಂದೇ ನಿರ್ಣಯ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಇದಾದ ಮೇಲೆ ಈ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿವೆ, ಇದು ನಮ್ಮೆಲ್ಲರನ್ನೂ ಚಿಂತೆಗೀಡು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮವರೋ ನಮ್ಮ ಹತ್ತಿರದವರೋ ತೀರಿಕೊಂಡಾಗ ದುಃಖವಾಗುತ್ತದೆ. ಬೇರೆ ಯಾವರು ತೀರಿಕೊಂಡಾಗ ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಅನೇಕ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವಾಗ ಒಂದಷ್ಟು ಮಾಮೂಲು ಕೊಟ್ಟರೆ ಎಂಥವರಿಗೂ ಸಿಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆಯೆಲ್ಲಾ ಈ ಮನೆಯಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳುತ್ತಾರೆಂದು ಅಂದು ಕೊಂಡಿದ್ದೆ ಇದನ್ನು ಬಿಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಪಾನಮತ್ತರಾಗಿ ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡುವವರ ಮೇಲೆ ತೀವ್ರ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಕುಡಿದು ಡ್ರೈವ್ ಮಾಡಿದರೆ ಲೈಸೆನ್ಸನ್ನು ರದ್ದು ಪಡಿಸುತ್ತೇವೆ.

ಇನ್ನು ಬೈಸಿಕಲ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರೇ, ಇಬ್ಬರು ಹೋಗಬಾರದೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಕೆಲವು ಕಡೆ ಮಾತ್ರ ಇದನ್ನು ರಿಲಾಕ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮೈಸೂರು ಮುಂತಾದ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣಗಳಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುತ್ತದೋ ಅಂಥ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬರಿಗೇ ಪರ್ಮಿಷನ್ ಕೊಡ ಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಇದು ಬಡವರ ವೆಹಿಕಲ್ ಎಂದು ಎಲ್ಲಾಕಡೆ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಿಮ್ಮಾಕೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಇಂಪೋಸ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಥಿಕ್‌ಲಿ ಪಾಪ್ಯುಲೇಟೆಡ್ ಏರಿಯಾಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್, ಕೃಷ್ಣನ್.—ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಮಾಡಿಬಿಡಿ,

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ನೋಡೋಣ. ಈಗ ಆಟೋಗಳಲ್ಲಿ ಮೂವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟಿಲ್ಲವೇ?

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ನಾವೆಲ್ಲ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹೇಳಿದ್ದರೂ ನೀವು ಅದನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಂತೆ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ ಸ್ವಾಮಿ, ಹಾಗೆ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಸದಸ್ಯರ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಟೈಪ್ ಮಾಡಿಸಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಪ್ರಿಂಟೇ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೀರಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಪಿ ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು ಏನಾದರೂ ಹೇಳಿದರೆ ಸಾಕು ಅದು ಹಾಗೆ ಪ್ರಿಂಟ್ ಆಗಿಬಿಡುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯ.—ಡೆಲ್ಲಿಯಲ್ಲಿ ೫ ಜನಕ್ಕೆ ಪರ್ಮಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಇಲ್ಲಿ ನೀವ್ಯಾಕೆ ಇಬ್ಬರಿಗೂ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ,

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಬೇಡ ಸುಮ್ಮನಿರಿ ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ ಇನ್ನು ಕೆಎಸ್‌ಟಿಡಿಸಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಸದನದ ಸದಸ್ಯರು ಎಷ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಾಯಕರು ಕೇಳಿದರು. ಎರಡೂ ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಒಂದು ಕಾಂಪ್ರಹೆನ್ಸೀವಾದ ಆರ್ಗನೈಸ್ ಮಾಡುವಾಗ ಎಲ್ಲರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರ ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದೆ. ಈ ಪರ್ಮಿಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಅವರು ಸ್ವಲ್ಪ ಸಂಶಯ ತಾಳಿದರು. ನಿಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಪರ್ಮಿಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ ಎರಡು ವರ್ಷದ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ೧೪ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರು. ಅದನ್ನು ಯಾರಿಗೂ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಕೆಎಸ್‌ಟಿಡಿಸಿಯವರಿಗೆ, ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರಿಗೆ ಮತ್ತು ಐಟಿಡಿಸಿಯವರಿಗೆ ೧೬ ಪರ್ಮಿಷನ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದವು. ಆದರೆ ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾದ ಮೇಲೆ ಸುಮಾರು ೬೦೦ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಮೀಷನರ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲೇ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈವರೆಗೂ ನಮಗೆ ಒಂದು ಕಂಪ್ಲೇಂಟ್ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅನೇಕ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಜನರು ಮೊದಲಬಾರಿಗೆ ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ಬೀದರ್ ಧಾರವಾಡಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಸಲ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ನಮಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಸಿಕ್ಕಿರುವುದು ಎಂದು ಸಂತೋಷ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯ ಆಗಲು ಎಂದಿಗೂ ಬಿಡುವುದಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲ ಸದಸ್ಯರು ಮಾತನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನೇರವಾಗಿ ಇದು ನನಗೆ ಸಂಬಂಧಪಡದಿದ್ದರೂ ಪೂರಕವಾಗಿರುವಂಥದು. ಈ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕ್ಯಾರೇಜಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ೫೦ ಅಲ್ಲ ೬೦ ಅಲ್ಲ, ೫೦೦ ಹಾಕಿದರೂ ಕಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅವರನ್ನು ಸರಿಯಾದ ದಾರಿಗೆ ತರುತ್ತೇವೆ. ಈ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಫಾರ್‌ವಾರ್ಡ್ ಮಾಡತಕ್ಕಂತಹ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ ಏಕೆಂದರೆ ಅವರೆಲ್ಲ ಟೂರಿಸ್ಟ್ ಪರ್ಪಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಓಡಿಸುವವರು. ಐಡಲ್ ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ. ೨೦, ೩೦ ಅಲ್ಲ. ೨೦೦ರೂ. ಬೇಕಾದರೆ ತಗೊಂಡು ಟೂರಿಸ್ಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡುಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ನೀವು ಒಪ್ಪಬಹುದು.

ಫರ್ನಾಂಡಿಸ್ ಅವರು ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಇನ್‌ಫ್ರಾಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಕಡೆಯೂ ಕೂಡ ನಾನು ಗಮನ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿ ಇನ್ನು ವಸತಿ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಸ್ವಾಮಿ, ನಾವು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮದ ಪ್ರಕಾರ ನಮ್ಮ ಬೇಡಿಕೆಗೂ ಪೂರೈಕೆಗೂ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಸಂಬಂಧ ಇಲ್ಲ. ಹಣಕಾಸಿನ ಕೊರತೆಯಿಂದಾಗಿ ನಾವು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗಲಿಲ್ಲ. ವಸತಿ ಖಾತೆ ಬಹಳ ಮಹತ್ವದ ಖಾತೆ. ಆದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಜನರಿಗೆ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು, ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕು ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ ನಮಗೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕದ್ದು ಹಣದ ತೊಂದರೆ. ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ತೊಂದರೆ ಎಂದರೆ ಕೇಸುಗಳು. ಎಲ್ಲಿ ಹೋದರೂ ಕೇಸುಗಳಿವೆ. ನಾನು ೭-೮ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದಾಗ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಾಯಿತು, ತನ್ನನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ ಯಾರೂ ಕೂಡ ಇರತಕ್ಕ ಎರಡು ಎಕರೆ ಜಮೀನನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದರೂ ಕೂಡ ಜನತಾ ಸೈಟುಗಳ ಹಂಚಿಕೆ ಕಾರ್ಯ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೈಕೋರ್ಟ್ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ೮೦೦ಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಕೇಸುಗಳು ಪೆಂಡಿಂಗ್‌ನಲ್ಲಿವೆ. ಆ ೮೦೦ ಕೇಸುಗಳು ಡಿಸ್ಪೋಸ್ ಆದರೆ ಸುಮಾರು ೩,೦೦೦ ಎಕರೆ ಜಮೀನು ಸಿಗುತ್ತದೆ. ಹಿರಿಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಮಾನ್ಯ ಧರ್ಮಸಿಂಗ್ ಅವರು ಕೆಲವು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಈಗ ಇಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಗುಲ್ಬರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾರೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ತರಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಅದೇತಕ್ಕೆ ಬೇಕು ? ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಆ್ಯಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಜಮೀನು ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಹಂಚತಕ್ಕದ್ದು ಕಷ್ಟ ಎಂದು ನಾನು ವಸತಿ ಖಾತೆಯ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಆಕ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದೆ. ಹೌಸ್ ಸೈಟ್ಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಜಮೀನನ್ನು ೯೦ ದಿವಸಗಳಲ್ಲಿ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೆ, ಅದನ್ನು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅದನ್ನು ಎನ್‌ಫೋರ್ಸ್‌ಮೆಂಟಿಗೆ ತಂದು ಈ ವರ್ಷ ೧೯೮೫-೮೬ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ......

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಆಫೀಸರ್ಸ್ ಬಹಳ ಜನ ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಕೊಲ್ಯೂಡ್ ಆಗುತ್ತಾರೆ. ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ತಂದಿರತಕ್ಕ ಕಾನೂನು ಏನಿದೆ ೯೦ ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದು ಅದನ್ನು ಅವರು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವುದೇ ಡಿಸಿಷನ್ ಆಗದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಬ್ಯೂರೋಕ್ರಸಿಯೇ ಕಾರಣ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ತಹಬಂದಿಗೆ ತರದಿದ್ದರೆ ಈ ಕೆಲಸ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಆಕ್ಟನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—೪೫ ಸಾವಿರ ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಹಂಚುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಆದಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ಸೈಟುಗಳನ್ನು ಹಂಚುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಪರಿಶೀಲನೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಸ್ಪೆಷಲ್ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಸಿಷನ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಜಮೀನು ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಭಾಗ್ಯಮಂದಿರ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕೇವಲ ಒಂದು ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದು ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್ ಅವರು ಮತ್ತು ಅನೇಕ ಹಿರಿಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. . ಅದನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈ ವರ್ಷ ಅಂತೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ೭೨೪೮೯ ಮನೆಗಳು ಕಟ್ಟದೇ ಹಾಗೆ ಉಳಿದಿವೆ. ಈ ವರ್ಷ ಟಾರ್ಜೆಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಒಂದು ಲಕ್ಷ ಐವತ್ತೇಳು ಸಾವಿರದ ಒಂಭೈನೂರ ತೊಂಭತ್ತೊಂಭತ್ತು ಮನೆಗಳು ಆಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಅದಕ್ಕೆ ಹಣ ಎಷ್ಟಾಗುತ್ತದೆ ? ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟಿಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.— ೧೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಹಣಕಾಸಿನ ತೊಂದರೆ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ಅದನ್ನು ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಪಡೆಯಲು ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಮನಒಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲ ಜಮೀನು ಕೇಸುಗಳನ್ನು ತೀವ್ರವಾಗಿ ವಿಲೇವಾರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಹೋದಾಗ ಅಲ್ಲಿ ಸಂಧಾನದ ಮೂಲಕ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾದರೆ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಯಾರಾದರೂ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದರೆ ಅವರಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ನಾನು ಆ ರೀತಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲೂ ಪ್ರವಾಸ ಹೋದಾಗ ಅಧಿವೇಶನದ ನಂತರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೇನೆ. ಜನತಾ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಹುಡ್ಕೋ ನೆರವಿನಿಂದ ಹೊಗೆ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವ ಅಸ್ತ್ರಾ ಒಲೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ಒಲೆಗೆ ರೂ. ೧೨೦ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲ ಜನತಾ ಮನೆಗಳಿಗೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮನೆಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಬೇಕು, ಲೋಕಲ್ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ಸ್ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕು ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಎರಡು ತಿಂಗಳ ಹಿಂದೆ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಹೋಗಿದ್ದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನವರು ಲೋಕಲ್ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ಸ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ೬ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಒಬ್ಬ ಸಿವಿಲ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಆಗಿ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ನನ್ನ ಅಂದಾಜಿನ ಪ್ರಕಾರ ಅದಕ್ಕೆ ೧೨ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಾದರೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಜ್ಞರ ಸಮಿತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಸಮಿತಿ ಎಲ್ಲ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿ ಲೋಕಲ್ ಮೆಟೀರಿಯಲ್ಸ್ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಂಡು ಆದಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಬೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಟ್ರಾಂಗಾಗಿರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವ ಬಗ್ಗೆ ಸಲಹೆ ಸೂಚನೆಗಳನ್ನು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಲೋ ಕಾಸ್ಟ್ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಬೊಂಬು, ಗರಿ, ಗಳಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಅದನ್ನು ಮನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಮುರಿದು ಬೀಳುತ್ತವೆ. ಇದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸ್ಟ್ರೀಮ್‌ಲೈನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಹರಿಜನ ಗಿರಿಜನರು ಜನತಾ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದರೆ......

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪ.—ಮತ್ತೆ ಅದೇ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕ್ಷಮಿಸಬೇಕು. ಪರಿಶಿಷ್ಟ ಜಾತಿ ಮತ್ತು ಪರಿಶಿಷ್ಟ ವರ್ಗದ ಸ್ನೇಹಿತರು ಯಾವ ಜನತಾ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿದ್ದಾರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಖರ್ಚಿನಲ್ಲಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.— ಅದಿರಲಿ. ಹಂಚಿರುವ ಸೈಟುಗಳು ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಪರಭಾರೆಯಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿಸಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತೇನೆ, ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸದಸ್ಯರು ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್, ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಅದೊಂದು ದೊಡ್ಡ ಕಥೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ೧೯೮೫-೮೬ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಈ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ೫೭೯೧ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದೆ. ಬಾಕಿ ಉಳಿದಿರತಕ್ಕ ಮನೆಗಳು ವಿವಿಧ ಹಂತದಲ್ಲಿವೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು ೨೫ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ೧೯೮೫-೮೬ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ೬೫೦೦ ಹೊಸ ಮನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕೆಲಸವನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕೆಂದು ಇದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ೨೬ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಹುಡ್ಕೋ ನೆರವಿನಿಂದ ನಗದು ಸಾಲವನ್ನು ಪಡೆದು ನಿವೇಶನ ಇರತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಧಾರವಾಡ, ಬೆಳಗಾವಿ ಗುಲ್ಬರ್ಗ ಮತ್ತು ಮಂಗಳೂರು ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಷ ನವೆಂಬರ್ ೧ನೇ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ೬೫೦೦ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಬೇಕಾಗತಕ್ಕ ಸುಮಾರು ೧೮ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗೂ ಹೆಚ್ಚು ಹಣವನ್ನು ನಗದುಸಾಲದ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಾದ ಮಲ್ಲಪ್ಪನವರು ಈ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೇರೆ ಕಡೆಗೂ ಈ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ವಿಸ್ತರಣೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಮೀನುಗಾರರಿಗೂ ಕೂಡ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಹೊಸ ಯೋಜನೆ ಇದೆ. ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ೧೦೦ ಮನೆಗಳನ್ನು ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನಿಂದ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂಬ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಭಾಗದಿಂದ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಶಾಸಕ ಮಿತ್ರರು ನಮಗೆ ಸ್ಥಳವನ್ನು ಕೊಡಿಸಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಮೀನುಗಾರರಿಗೆ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡಿನಿಂದ ಯೋಜನೆ ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದೇನೆ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಮಿಕ ವರ್ಗದವರಿಗೆ ಈ ವರ್ಷ ಹುಮ್ನಾಬಾದ್‌ನಲ್ಲಿ, ತುಮಕೂರಿನಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇಂಡಸ್ಟ್ರೀಸ್ ಅಂಡ್ ಕಾಮರ್ಸ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಿಂದ ಈಗಾಗಲೇ ಸಾಕಷ್ಟು ಜಾಗಗಳನ್ನು ಹುಮ್ನಾಬಾದ್, ತುಮಕೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಎಲ್ಲ ಕಡೆಯೂ ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್‌ನಿಂದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ನೆರವಿನಿಂದ ಬೀಡಿ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ದಾವಣಗೆರೆ, ನಿಪ್ಪಾಣಿ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಗರಿಗೇಶ್ವರಿ ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ರೇಷ್ಮೆ ಬೆಳೆಗಾರರಿಗೆ ೧೨ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಸಾಲದಲ್ಲಿ ರೇಷ್ಮೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಕುಣಿಗಲ್ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ರೇರಿಂಗ್ ಹೌಸನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡತಕ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿರತಕ್ಕ ವೈ. ಕೆ. ರಾಮಯ್ಯನವರು ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಾಗಿದ್ದಾಗ ಮಾಡಿದ್ದರು. ಅದನ್ನು ನಾವು ಈಗ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದ ಉಪಯೋಗವಾಗಿದೆ. ರೇಷ್ಮೆ ಬೆಳೆಯುತಕ್ಕ ಕೋಲಾರ ಬೆಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಜನ ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ ಅವರಿಗೂ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ನಿರ್ಧಾರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿ ಮಾಡಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುತ್ತೇನೆ. ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರಿಗೆ ಸಿ ಅಂಡ್ ಆರ್ ರೂಲ್ಸ್ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈ ವರ್ಷ ಅದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ತೊಂದರೆ ಏನೆಂದರೆ ಮನೆಗಳು ಬೇಕೆಂದು ದುಡ್ಡು ಕಟ್ಟುತ್ತಾರೆ. ಮನೆಗಳು ಅಲಾಟ್ ಆದಮೇಲೆ ಅದನ್ನು ವಾಪಸ್ಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದು ಕಷ್ಟ ಇದೆ, ಅಸೆಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯ ಇದೆ, ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಲಿಯಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅನ್ನು ಅಳವಡಿಸಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ ಈ ವರ್ಷ ಅಳವಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಡಿಪಾಸಿಟ್ ಕಟ್ಟಿರತಕ್ಕವರು ನನ್ನ ಹತ್ತಿರ ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮಗೆ ಮನೆ ಅಲಾಟ್ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ, ದುಡ್ಡನ್ನಾದರೂ ವಾಪಸ್ಸು ಕೊಡಿಸಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ೩ ತಿಂಗಳೊಳಗೆ ಡಿಸ್‌ಪೋಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಮನೆ ಕಟ್ಟಿ ಬೆಲೆ ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಬೇಕಾದಾಗ ಅದನ್ನು ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಮಾಡುತ್ತದೆಯೆ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಅದನ್ನು ನಾವು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಗೃಹ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಂಡಳಿಯ ಕಾಲೋನಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಳಚರಂಡಿ ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ಸರಿಯಿಲ್ಲ, ಬೀದಿ ದೀಪ ಸರಿಯಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ಸರಿ ಮಾಡಿದೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ಕಾಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಏನು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಅಲೆಲ್ಲ ಒಳಚರಂಡಿ, ರಸ್ತೆ, ಬೀದಿ ದೀಪದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ಅದನ್ನು ಮಾಡತಕ್ಕವರು ಪುರಸಭೆಯವರು ಮತ್ತು ನಗರಸಭೆಯವರು ಆದರೆ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಪುರಸಭೆಯವರು ಮತ್ತು ನಗರಸಭೆಯವರು ಆ ಕೆಲಸವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಅವರು ನಮ್ಮನ್ನೇ ದುಡ್ಡು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ದುಡ್ಡನ್ನು ಎಲ್ಲಿಂದ ತರುವುದು ಎಂದು ಸಮಸ್ಯೆ. ಪುರಸಭೆ, ನಗರಸಭೆಗಳು ಎಂದರೆ ಅವು ಸರ್ಕಾರದ ಒಂದು ಭಾಗ. ೭–೮ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ತುರ್ತಾಗಿ ಆಗ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕೃಷ್ಣನ್‌ನವರು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಈಗಾಗಲೇ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ರೇಟನ್ನು ಫಿಕ್ಸ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ, ೨–೩ ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಮನೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಆಗ ಒಂದು ರೇಟ್ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಮೊದಲು ೪೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬೆಲೆ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದು ಮನೆ ಕಟ್ಟಿದ ನಂತರ ೮೦ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಹೇಗೆ ಬಗೆಹರಿಸುವುದು ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ನಾನು ಏನು ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆಂದರೆ ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಲು ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚಾಗಿದೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ಓವರ್‌ಹೆಡ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಡಿಸ್‌ಪೋಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಸಮಸ್ಯೆಯನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಬಗೆಹರಿಸುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಧರ್ಮಸಿಂಗರು ಬಹಳ ಉತ್ತಮವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹರಿಯಾಣದಲ್ಲಿ ಅರ್ಬನ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಏಜೆನ್ಸಿ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಅದೇ ರೀತಿ ಇಲ್ಲಿ ನೀವು ಏತಕ್ಕೆ ಮಾಡಬಾರದೆಂದು ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ರೂರಲ್ ಹೌಸಿಂಗ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಕೇವಲ ಒಂದು ಏಜೆನ್ಸಿ ಅಲ್ಲ. ಅದು ಅರ್ಬನ್ ಆ್ಯಕ್ಟಿವಿಟೀಸ್ ಅನ್ನು ಮಾಡುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ರಿಸರ್ವೇಷನ್ ಇದೆ. ಆದರೂ ಸಹ ನಾನು ಅವರ ಜೊತೆ ಕುಳಿತು ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಚನ್ನಪ್ಪನವರು, ವೆಂಕಟರಾಂ ಅವರು ಸೈಟುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿ ಉತ್ತಮ ಮಟ್ಟದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇದೆಲ್ಲವನ್ನು ನಾನು ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಎಲ್ಲಾ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ನೀವು ಹೇಳಿರತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಟೀಕೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ವಾಸ್ತವಿಕ ಸಂಗತಿಯೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕೋಸ್ಕರ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವುದರ ಜೊತೆಗೆ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಯನ್ನು ಈ ವರ್ಷದೊಳಗೆ ತಂದು ಯಾವ್ಯಾವ ಭಾಗವನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕು, ಖಾಸಗಿಯವರ ಪಾತ್ರ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಏನೇನು, ಇದರ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ಪಾತ್ರ ಏನು ಎಂಬ ನಿರ್ಧಾರ ಮಾಡಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸುಖವಾಗಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಎಲ್ಲ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಸದನದ ಸದಸ್ಯರೆಲ್ಲರೂ ಸಹಕಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ನನ್ನ ಬೇಡಿಕೆಗೆ ಬೆಂಬಲ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಂಡು ತಮಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಈಗ ತಡವಾಗುತ್ತ್ತವೆಂದು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಪ್ರಶ್ನೆ ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹೌಸಿಂಗ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಒಂದೇ ಒಂದು ಕೇಸನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಹೊಸಪೇಟೆ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಹಂಪಿಗೆ ಗ್ರಾಮದಲ್ಲಿ ಹಿಂದುಳಿದವರಿಗೆ ಮತ್ತು ಕೂಲಿಗಾರರಿಗೆ ಸರ್ವೆ ನಂಬರ್ ೧೩೭ ೩೮–೪೮–೫೦ ರಲ್ಲಿ ಹಂಡ್ರೆಡ್ ಯೋಜನೆ ಪ್ರಕಾರ ನಿವೇಶಗಳನ್ನು ೧೯೭೭ ರಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಾಗಿದೆ. ಅದರ ಪೂರಾ ವಿವರಗಳನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ೬೦ ಜನ ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಕ್ಯಾಸ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಷೆಡ್ಯೂಲ್ಡ್ ಟ್ರೈಬ್ಸ್‌ನವರಿಗೆ ನಿವೇಶನಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ಜನ ಭೂಮಾಲೀಕರು ಪಂಪಾಪತಿ ಮತ್ತು ಗಂಗಾಧರ್ ಎಂಬುವವರು ಪಟ್ಟು ಹಿಡಿದು ಕುಳಿತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ತಹಶೀಲ್ದಾರರು ತಡೆಯಾಜ್ಞೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಸ್ಕೆಚ್ ಎಲ್ಲಾ ಇದೆ. ಆದರೂ ಅವರು ಬಡವರನ್ನು ಬಿಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇವರಿಗೆಲ್ಲ ಹಕ್ಕು ಪತ್ರವನ್ನು ೮–೧೦–೧೯೭೭ ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಅವರಿಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅವರನ್ನು ಬಲೆಗೆ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಆಟ ಮಾಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಕ್ಷಣ ವಿಚಾರಿಸಿ. ನಾವು ಹಕ್ಕುಪತ್ರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕೆ ತಹಶೀಲ್ದಾರರು ತಡೆಯಾಜ್ಞೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ತಡೆಯಾಜ್ಞೆಗೆ ಬೆಲೆ ಇಲ್ಲ. ಸೆಚ್ಚಿಗೆ ಬೆಲೆ ಇಲ್ಲವಾಗಿದೆ. ಅಂದಾಗ ಬಡವರು ಎಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು ? ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕೇಸುಗಳು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿವೆ ಅವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ನಾಳೆಯೇ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾದ ಅವಧಿ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ಎಂಬ ಪದವನ್ನು ಅನೇಕಸಾರಿ ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ದಯುವಿಟ್ಟು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಮಿನಿ ಬಸ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಇದು ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದಲೋ ಅಥವಾ ನೀವೇ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ? ಗುಜರಾತ್‌ನಲ್ಲಿ ಪರ್ಚೇಸಸ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಕ್ರಮವನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮೊದಲು ಪದಾರ್ಥಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಕೊಂಡು ಬಂದು ನಂತರ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಅವರು ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭ ಗಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ದಯೆವಿಟ್ಟು ನೋಡಿ ಎಕ್ಸಾಮಿನ್ ಮಾಡಿ ನಿಮ್ಮ ಪರ್ಚೇಸ್ ಪಾಲಿಸಿಯನ್ನು ಚೇಂಜ್ ಮಾಡಿ. ಮಾನ್ಯ ಲಿನ್ ಅವರ ವರದಿಯ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಎರಡು ಭಾಗ ಇದೆ. ಒಂದನೆಯದು, ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಉತ್ತಮಪಡಿಸುವುದು ಮತ್ತು ಎರಡನೆಯದು, ರೈಲ್ವೆ ಸಿಸ್ಟಂ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ತಾವು ಅದರ ಕಡೆ ಗಮನ ಕೊಟ್ಟು ಯಾವುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಅದನ್ನು ಮಾಡಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

೮-೦೦ ಪಿ.ಎಂ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ತಮಗೆ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು, ಈ ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಇದ್ದಾರೆ ನೋಡಿ, ಇವರು ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರು, ಇವರ ಹತೋಟಿ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಮೇಲಿದೆ. ಇದು ಏತಕ್ಕೆ ಇರಬೇಕು ? ಪಬ್ಲಿಕ್ ಸೆಕ್ಟರ್ ಅಂಡರ್ ಟೇಕಿಂಗ್ ಮೇಲೆ ಇವರ ಹತೋಟಿ ಇರಬೇಕೇ ಬೇಡವೇ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ, ವಾದವಿವಾದಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ ಇದು ಇರಕೂಡದು. ಇದ್ದರೆ ಹೆರಾಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಭ್ರಷ್ಟಾಚಾರಕ್ಕೂ ಕೂಡಾ ಅನುಕೂಲ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ, ಇದರ ಬಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ. ಪ್ರಕಾಶ್.—ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕೃಷ್ಣನ್.—ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ ಆಕ್ಟ್ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತು. ಅಪ್‌ಲೆಟ್ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್ ಇದೆ. ಆರ್. ಟಿ. ಎ. ಇವತ್ತಿನದಿವಸ ಜೋನಲ್ ಡಿವಿಜನಲ್ ಕಮಿಷನರ್ಸ್ ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ. ಡಿ.ಸಿ. ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅಪ್‌ಲೆಟ್ ಅಥಾರಟಿ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಜಡ್ಜ್ ಆಗಿರುತ್ತಾರೆ. Higher authority at lower level.

ಅಪೀಲ್ ಕೇಸ್ ನೋಡುವವರು ಲೋಯರ್ ಅಥಾರಿಟಿ. ಈ ದ್ವಂದ್ವ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇದಕ್ಕೂ ಕೂಡಾ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನೊಂದು ·ಕಡೆ ವಿಷಯ ಎಂದರೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿರಬೇಕು, ಇನ್ನೊಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಎಸ್. ಕಪ್ಣನ್.—ಆ ಮೇಲೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆರ್.ಟಿ. ಆಪರೇಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಲೋನ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸುಮಾರು ೩೬೦ ಕೋಟಿ ಆಗುತ್ತದೆ, ಕಮರ್ಷಿಯಲ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ಸ್ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಲೋನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸುಮಾರು ೩೫೭ ಕೋಟಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ೧೯೭೮ರಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟಿತ್ತು. ಈವಾಗ ಇನ್ನೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೆಂದರೆ ಇದು ಎಲ್ಲಾ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ಸ್ ಸಭೆ ನಡೆಯುತ್ತದಲ್ಲ ಅಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯ ಚರ್ಚೆಗೆ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಅಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಧಾರ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ, ನಿಮಗೆ ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸೌಲಭ್ಯ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯ ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಬೇರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದು ಇರಲಿ, ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗೆ ಮೊದಲು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕು. ಅದನ್ನು ತಾವು ಮಾಡಬೇಕು. ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ, ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಚೆಗೆ ಇದೆಲ್ಲಾ ನಡೆದು ಚರ್ಚೆಯಾಗಿ, ಅದು ಚರ್ವಿತಚರ್ವಣ ಆಗಿದೆ. ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಪ್ರೋನ್ ಏರಿಯಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳು ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ತೊಂದರೆಯಾಗಬಹುದು. ಆದುದರಿಂದ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಎರಡೂ ಖಾತೆಗಳನ್ನು ಅಂದರೆ ಹೌಸಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನೀವೇ ಹೊಂದಿರುವುದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಕೃಷ್ಣನ್‌ರವರು ನಾಲ್ಕೈದು ವಿಷಯ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ನವೆಂಬರ್ ೧ನೇ ತಾರೀಖಿನಿಂದ ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಮಿನಿಬಸ್ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯದೇ ಅಂದರೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ನಿಂದ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಆಮೇಲೆ ಗುಜರಾತ್ ಸಿಸ್ಟಮ್ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಎಕ್ಸಾಮಿನ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಆಕ್ಟ್‌ಗೆ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಹ ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಎಸ್.ಟಿ.ಎ. ಮತ್ತು ಅಪ್‌ಲೆಟ್ ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಸಹ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಆಪರೇಟರ್ಸ್‌ಗೆ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಲೋನ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಬಗ್ಗೆ ಅಕ್ಟೋಬರ್ ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಡೆಯಲಿರುವ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ಸ್ ಕಾನ್‌ಫರೆನ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಜೆ.ಸಿ. ಲಿನ್ ವರದಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಲಿನ್ ವರದಿಯನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಓದಿದ್ದೇನೆ. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್.ನ್ನು ಎರಡು ಸಾವಿರದನೇ ಇಸವಿಯಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಿರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸೆಪರೇಟ್ ಸಿಸ್ಟಮ್ ಬಗ್ಗೆ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿಕೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಧಾನಿಗಳಿಗೂ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಪತ್ರ ಬರೆದಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಯಾವರೀತಿ ಇರಬೇಕು, ಮಿನಿರೈಲ್ವೆ ಅಥವಾ ಸರ್ಕ್ಯುಲಾರ್ ರೈಲ್ವೆ ಆಗಬೇಕು ಎಂಬುದು ಸರಕಾರದ ಪರಿಶೀಲನೆಯಲ್ಲಿದೆ. ಇದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಂತಹಂತವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿ ೧೯ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಹಿತ, ೨೫ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ, ಯಾವ ಯಾವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಯಾರೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿರಲಿಲ್ಲ. ನಾವು ಇದನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂಬ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದೆ, ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅಬ್ಜೆಕ್ಷನ್ಸ್ ನಾನೇ ಕೇಳಿರುತ್ತೇನೆ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ಆಗಿ, ಒಂದು ಟ್ರಿಬ್ಯೂನಲ್ ಅಥಾರಿಟಿಯಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಕಾನೂನಿನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇಲ್ಲಿ ಜಡ್ಜ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ವರ್ಷವೇ ಕೆಲವು ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾತ್ರ ಸೂಕ್ಷ್ಮವಾಗಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಾಗಲೇ ನಮ್ಮ ಮಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್‌ರವರು ಹೊಸದಾಗಿ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ದಕ್ಷ ಅಧಿಕಾರಿ

ಗಳು, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಹಾಗೆ ಜಾಗ ಇದೆಯೋ, ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ನೌಕರವರ್ಗದವರಿಗೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಶುರು ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಮಲ್ಲಾರಿಗೌಡ ಶಂಕರಗೌಡ ಪಾಟೀಲ್.—ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಈ ಟ್ರ್ಯಾಕ್ಟರ್ ಟ್ರಾಲಿ ಯೂನಿಟ್‌ಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆಯೋ ? ಆಮೇಲೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ರಕ್ಷಕ ದಳ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಆಗಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ ಇದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ತಾವು ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕಮ್ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಲಾಂಗ್ ರೂಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಎರಡು ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಒಬ್ಬರು ಕಂಡಕ್ಟರ್ಸ್ ಆಗುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಹಣಕಾಸಿನ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದಕಾರಣ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕಮ್ ಡ್ರೈವರ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ, ಮತ್ತೊಂದು ವಿಶೇಷವಾದ ವಿಷಯ ಎಂದರೆ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಸರಕಾರ ಇದ್ದಾಗ ನಾವು ಜನತಾ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದೇವು ಜನತಾ ಸರ್ಕಾರ ಇದ್ದಾಗ ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮನೆ ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೀರಾ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ರಕ್ಷಕ ದಳ ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಇರತಕ್ಕಂಥ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಹಿಂಗೇ ರಕ್ಷಕ ದಳ ಈ ರಕ್ಷಕ ದಳ ''ಭಕ್ಷಕ ದಳ'' ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ನಮಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗಿರತಕ್ಕದ್ದು. ಮತ್ತೊಂದು ದಳವನ್ನು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಉಪಯೋಗ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಈಗ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ ಕೊಟ್ಟು, ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಉಸ್ತುವಾರಿ ವಹಿಸಿದರೆ ಸಾಕು ಎಂದುಕಾಣುತ್ತದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಕಮ್ ಡ್ರೈವರ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಈಗ ಬೆಂಗಳೂರು–ಮೈಸೂರು ರೋಡ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾನ್ ಸ್ಟಾಪ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗೆ ಬರೀ ಡ್ರೈವರ್ ಮಾತ್ರ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ರೂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿ, ಜನತಾ ಮನೆಗಳೇ ಹೀಗಿವೆ, ಇನ್ನು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿದರೆ ಅದು ಹೇಗಾಗುತ್ತದೆ, ಅದು ಹಾಗೇ ಇರಲಿ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಜಿ. ಕೊಟ್ರಪ್ಪ (ಹರಿಹರ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಹರಿಹರ ಟೌನ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಹಾದು ಹೋಗುವ ಮಧ್ಯವರ್ತಿ ಜಾಗ. ಇಲ್ಲಿನ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡನ್ನು ಮುನಿಸಿ–ಪಾಲಿಟಿಯವರು ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ. ಸಿ. ಗೆ ವಹಿಸಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಯವರು ಇದನ್ನು ಯಾವಾಗ ಕಟ್ಟಲಿಕ್ಕೆ ಶುರು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಇನ್ನು ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಹೌಸ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕಾಲೋನಿ ಉಂಟು. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಜನಗಳಿಗೆ ಯೋಗ್ಯವಾದ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಯಾವಾಗ ಕೊಡುತ್ತೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ನಾನು ದಾವಣಗೆರೆಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ, ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಸದನದ ನಂತರ ಅವರು ಬಂದು ನನಗೆ ಹೇಳಲಿ, ನಾನು ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಹರಿಹರ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಆಗಲೇ ಹೇಳುವುದನ್ನು ಮರೆತ್ತಿದ್ದೆ, ದಾವಣಗೆರೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ೫೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಕಟ್ಟುತ್ತಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಅದು. ಇದರ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಬಹಳ ಡಿಲೇ ಆಗಿದೆ. ಕಳೆದ ವಾರ ದಾವಣಗೆರೆಗೆ ಹೋಗಿದ್ದಾಗ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಭೇಟಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೆ. ಮಾನ್ಯ ಪಂಪಾಪತಿಯವರು ನನ್ನನ್ನು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದರು. ಹನ್ನೆರಡೂವರೆ ಘಂಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಕಂಜೆಸ್ಟೆಡ್ ಆಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್‌ನ್ನು ಸಹ ಕೆಡವಿ, ಇರತಕ್ಕಂಥ ಜಾಗದಲ್ಲೇ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯ (ಮುಳಬಾಗಿಲ್).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಆಟೋಮೊಬೈಲ್ ಡಿಪ್ಲೋಮಾ ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್‌ಗೆ ಐ.ಎಮ್.ವಿ. ಅಪಾಯಿಂಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಅವರಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ಇರಬೇಕು. ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಫಾಲೋ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇನ್ನೊಂದು

ಈ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೂ ಕೂಡಾ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಇಲ್ಲ. ಚಿಕ್ಕ ಮನೆಗಳಲ್ಲಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ತುಂಬಾ ಕಷ್ಟ ಇದೆ. ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ, ಹಾಗೂ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸಹ ಒಂದು ಚಿಕ್ಕಮನೆಯಲ್ಲಿ ತುಂಬಿಕೊಂಡಿರುವುದರಿಂದ ಇಲ್ಲೂ ಸಹ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಫ್ಯಾನ್‌ಬೆಲ್ಟ್ ಆಯಿಲ್ ಪೈಪ್ ಇಲ್ಲ. ಎಲ್ಲಾದರೂ ಫ್ಯಾನ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಕಿತ್ತುಹೋದರೆ, ಡೀಸೆಲ್ ಪೈಪ್ ಕಟ್ ಆದರೆ, ಬಸ್‌ನ್ನು ಅಲ್ಲೇ ಬಿಟ್ಟು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅದೇನೂ ದೊಡ್ಡದಲ್ಲ. ಕೆಲವು ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅವರೇ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಆಮೇಲೆ ೫ ಸಾವಿರ ಜನ ಬೀಡಿ ವರ್ಕರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕಾಲೋನಿ ಮಾಡಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವೆಂಕಟರಾಮಯ್ಯ.—ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ೫ ಸಾವಿರ ಜನ ಬೀಡಿ ವರ್ಕರ್ಸ್ ಇದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಅವರಿಗೆ ಕಾಲೋನಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಕೊಡಿಸುವುದಾದರೆ ಅವರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬಹುದು, ಅದಕ್ಕೇನು ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಆ ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ, ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಡಿಪ್ಲೋಮೊ ಹೋಲ್ಡರ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಗ ಮಾಹಿತಿ ಇಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ತರಿಸಿಕೊಂಡು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್, ಡ್ರೈವರ್ ಹೇಗಿದ್ದಾರೆಂದರೆ ಅವರು ನಾವು ಕೊಡತಕ್ಕ ಟೈರು, ಸ್ಟೆಪ್ನಿ, ಜಾಕು ಇವುಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ, ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ರೀಪ್ಲೇಸ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಫ್ಯಾನ್ ಬೆಲ್ಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಏನಾಗಬಹುದೆಂದು ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಹಾಕುತ್ತೇವೆ. ಎಲ್ಲ ಕಡೆಗಳಲ್ಲೂ ತೊಂದರೆ ಇದ್ದೇ ಇದೆ. ನಾನು ಎಂತಹ ಮಂತ್ರಿ ಎಂದರೆ ದುಡ್ಡಿಲ್ಲದ ಮಂತ್ರಿ. ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕಟ್ಟಬೇಕೆಂದರೆ ದುಡ್ಡು ಕೊಡಬೇಕು. ಈ ವರ್ಷ ಹಾಗೂ ೬ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಛೇರ್ಮನ್.—ಸದಸ್ಯರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿನಂತಿ ಏನೆಂದರೆ ಈಗ ಇನ್ನೊಂದು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಇರುವುದರಿಂದ ನೀವು ಕೇಳತಕ್ಕ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳು ಸಂಕ್ಷಿಪ್ತವಾಗಿರಬೇಕು. ಎಲ್ಲಾ ವಿವರಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಕೇಳಬೇಕೆಂದು ಇಲ್ಲ, ಮಂತ್ರಿಗಳನ್ನು ನಂತರ ಕೇಳಿದರೆ ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಸ್ವಾಮಿರಾವ್.—ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇರುವ ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರೀ ಬಸ್‌ನವರು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿನೊಳಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಮಳೆ ಬಿಸಿಲಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಬಸ್ ಹತ್ತುವುದಕ್ಕೆ ಇಳಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ ಆಗಿ ಹೇಳಿದರೆ ತಕ್ಷಣ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ಎ. ಚಿನ್ನಪ್ಪ.—ಕುಶಾಲನಗರ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಶುರುವಾಗಿ ೩–೪ ವರ್ಷವಾಯಿತು. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡಲೇ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅದು ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ಸೆಂಟರ್ ಆಗಿರುವುದರಿಂದ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಕುಶಾಲನಗರ, ಮಂಗಳೂರು, ಪುತ್ತೂರು ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ವರ್ಕ್ ಡಿಲೇ ಆಗಿದೆ. ಅಧಿವೇಶನ ಮುಗಿದ ಕೂಡಲೇ ನಾನು ಮತ್ತು ಮ್ಯಾನೇಜಿಂಗ್ ಡೈರೆಕ್ಟರ್ ಆ ಕಡೆ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಕ್ರಮ ಕೈಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಏಕಾಂತಯ್ಯ.—ಕಳೆದ ೧೫ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮತ್ತು ದಾವಣಗೆರೆ ಬಸ್ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದ ಯೋಜನೆ ಹಾಗೇ ಇದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಎಷ್ಟು ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ತೀರ್ಮಾನ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಮುಗಿದಿದೆ, ಇನ್ನೊಂದು ಯೋಜನೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಅದೂ ಆಗಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಎಂ. ಇದಿನಬ್ಬ.—ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇರುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ, ಓವರ್‌ಲೋಡ್, ಓವರ್‌ಟೇಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ೭ ಜೀವಗಳು ಹೋದಂತಹ

ವಿಚಾರವನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಆರ್. ಟಿ. ಓ. ಕಛೇರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟಿಗೆ ಬಂದರೆ ಅಲ್ಲಿ ದಲ್ಲಾಳಿಗಳು ಇರುತ್ತಾರೆ. ಇವರನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಾಶ ಮಾಡುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಇದಿನಬ್ಬನವರು ಮಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ೧೬೦ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓವರ್‌ಸ್ಪೀಡ್ ಹೋಗುವ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಜನಗಳು ಸತ್ತಿರತಕ್ಕ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ರೂಲ್ ೩೧೨ರ ಪ್ರಕಾರ ಈಗಾಗಲೇ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈಗ ಕೆ. ಎಸ್. ಆರ್. ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಗವರ್ನರ್ಸ್ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಯೋಜನೆ ಇದೆ, ಇದನ್ನು ಎಲ್ಲಾ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ಕೂಡ ಹಾಕಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಎಸ್. ರಾಣೆ.—ಹೌಸಿಂಗ್ ಬೋರ್ಡ್ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಡಿವಿಜನ್ನಿಗೆ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು, ಈಗ ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಡಿವಿಜನ್ನಿಗೆ ವರ್ಗಾಯಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಎಲ್ಲಾ ಇಲಾಖೆಯ ಸಂಬಂಧ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾವಿಗೆ ಬರುವುದರಿಂದ ಆ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೂಡಲೇ ತಮ್ಮ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶಿಸಿ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯನ್ನು ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ ಡಿವಿಜನ್ನಿಗೆ ಒಳಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಾ ? ಕಾಳಿ ಜಲ ವಿದ್ಯುತ್ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಸೂಪಾ ನಗರ ಪೂರ್ತಿ ಮುಳುಗಿದ ಬಳಿಕ ಅಲ್ಲಿದ್ದಂತಹ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲದೆ, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಎಲ್ಲಾ ಕಛೇರಿಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಕೋರಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೂ ಇದುವರೆಗೆ ಅನೇಕ ಕಛೇರಿಗಳು ಆಗಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಅಲ್ಲಿ ವಸತಿ ಕೊರತೆಯಿಂದ ಎಲ್ಲ ಸರ್ಕಾರಿ ನೌಕರರು ಮುತ್ತಿತರರು ದೂರದ ಊರುಗಳಿಂದ ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಗೆ ಬರುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಸ್ಥಳಾವಕಾಶ ಇದೆ. ಸುಮಾರು ೧೫೦ ಎಕರೆ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೧೫–೨೦ ಎಕರೆಯನ್ನು ವಸತಿಗಾಗಿಯೇ ಕಾದಿರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಸಚಿವರು ಕೂಡಲೇ ಅಲ್ಲಿ ಹೌಸಿಂಗ್ ಆ್ಯಕ್ಟಿವಿಟೀಸ್ ಅನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಕಾಳೀ ಜಲ ವಿದ್ಯುತ್ ಯೋಜನೆಯಿಂದ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ ಜನರಿಗೆ ರಾಮನಗರದಲ್ಲಿ ಪುನರ್ವಸತಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಿ ಸಾವಿರಕ್ಕೂ ಹೆಚ್ಚು ಕುಟುಂಬಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಿದ್ದರೂ ಇನ್ನೂ ಅನೇಕ ಜನರಿಗೆ ವಸತಿ ಸೌಕರ್ಯ ಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ತಿಳಿದ ಹಾಗೆ, ಪುನರ್ವಸತಿ ಬಯಸಿದವರಿಗೆ ಕೇಂದ್ರದ ವಿಶೇಷ ಯೋಜನೆ ಇದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಆ ಬಗ್ಗೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸುತ್ತಾರೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಡಿವಿಜನ್ ಅನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಕಾರವಾರ, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಹತ್ತಿರ ಇರತಕ್ಕ ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಾಳೆ ನಾಡಿದ್ದರಲ್ಲಿ ನನ್ನನ್ನು ಭೇಟಿ ಮಾಡಲಿ. ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಸೂಪಾ ನಗರದಲ್ಲಿ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಜಾಗ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಬಗ್ಗೆ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸರ್ವೆ ಕಂಡಕ್ಟ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಮನೆಗಳು ಬೇಕೆಂದರೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡೋಣ. ಪುನರ್ವಸತಿ ಬಗ್ಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಮಂತ್ರಿಗಳು ದಾವಣಗೆರೆಯ ೯ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಸಬರ್ಬನ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರ ಇದೆ ? ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು, ಅದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಇಂಜಿನಿಯರ್‌ಗಳಿಗೆ ಬಡ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿದೆ. ಅವರಿಗೆ ನ್ಯಾಯ ದೊರಕಿಸಿ ಕೊಡುತ್ತೀರಾ?

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಸಬರ್ಬನ್ ಸರ್ವೀಸ್ ಇಂಥಿಂಥ ಕಡೆ ಇದೆ ಎಂದು ಅನೌನ್ಸ್ ಮಾಡಿಸಿದ್ದೇವೆ. ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ದೂರ ಓಡುತ್ತಿವೆ ಎಂದರೆ ಅದು ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಅನ್ನು ಅವಲಂಬಿಸಿರುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟು ಮಂದಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಇರುತ್ತಾರೆಂಬುದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಆರ್ ಟಿ.ಓ. ಜೊತೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಮತ್ತೇನಾದರೂ ಸಮಸ್ಯೆಗಳಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಜನ ಶಾಸಕರನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ ಮಾಡೋಣ. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವಿಂಗ್ ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡುವ ಕ್ರಮವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮೊದಲು ಹೊರಗಡೆ ಹೋಗಿ ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಕಾದು ಫೋಟೋ ತಂದು ಅಂಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಈಗ ಒಂದು ಅನುಕೂಲ

ಏನೆಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಮೆಷಿನ್ ಬಂದಿದೆ. ಅದು ಫೋಟೋವನ್ನು ಕಾರ್ಡಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಿಂಟ್ ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಹೊರಗಡೆಯಿಂದ ಫೋಟೋ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಅಗತ್ಯ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಅದರೊಳಗೆ ಅದು ಇಂಪ್ರೋಸ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನು ಬಡ್ತಿ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಅದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಮಲ್ಲಪ್ಪ.—ಸೀನಿಯಾರಿಟಿ ಬಿಟ್ಟು ಜೂನಿಯರ್‌ಸ್‌ಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ನೌಕರರ ಅನಾನುಕೂಲದ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲೇ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ತಂದಿರುವುದು. ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದ್ದರೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕರೆಸಿ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೆ. ನಾಳೆ ನನ್ನ ಛೇಂಬರಿಗೆ ಬನ್ನಿ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಕರೆಸುತ್ತೇನೆ. ತಪ್ಪಾಗಿದ್ದರೆ ಸರಿ ಮಾಡೋಣ.

SRI MOHAMMED LIAQUDDIN BURANUDDIN.—Sir, the Hon'ble Minister has not given any reply regarding establishment of a depot at Bidar. He has also not said anything about providing drinking water facility and urinals to Humnabad Bus Stand and Bidar Bus-stand.

ಶ್ರೀ ಪಿ. ಜಿ. ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ.—ಬೀದರ್ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕೊಡುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ; ಅದನ್ನು ಮಾಡಿಸುತ್ತೇನೆ. ಸಿಟಿ ಸರ್ವೀಸ್ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಸಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ವರ್ಷ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ ಪರಿಶೀಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ಡಿಪೋಗಳನ್ನು ಈ ವರ್ಷ ಬೀದರ್ ಒಂದೇ ಅಲ್ಲ ಮತ್ತೊಂದು ಡಿಪೋವನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಗೂ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ.

SRI P. G. R. SINDHYA.—This year shifting of mini bus depot to a bigger place will take place. Work will start soon.

ಶ್ರೀ ಎನ್. ಎಂ. ಅಡ್ಯಂತಾಯ.—ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಮೀನುಗಾರರ ಕುಟುಂಬದವರಿಗೆ ಜಾಗ ಕೊಟ್ಟರೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ಒಳ್ಳೆಯ ವಿಷಯ. ಈ ವರ್ಷ ನೂರು ಮನೆಗಳನ್ನು ಇವರಿಗಾಗಿ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನಮ್ಮ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಹತ್ತರಿಂದ ೧೫ ಸಾವಿರದವರೆಗೆ ಬೆಸ್ತರ ಕುಟುಂಬಗಳಿವೆ. ಇವರು ಪ್ರತಿವರ್ಷವೂ ನೂರು ಮನೆಗಳಂತೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಮನೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ನೂರು ವರ್ಷಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂತಹ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಚೀಫ್-ಪಾಪ್ಯೂಲಾರಿಟಿ ಆಗಬಾರದು. ಕನಿಷ್ಠ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಒಂದೂವರೆ ಸಾವಿರ ಮನೆಗಳನ್ನಾದರೂ ಬೆಸ್ತರ ಕುಟುಂಬದವರಿಗೆ ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯಾ.—ಮಾನ್ಯ ಅಡ್ಯಂತಾಯ ಅವರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಚೀಫ್-ಪಾಪ್ಯೂಲಾರಿಟಿ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ನಾನು ಇಷ್ಟರಲ್ಲಿಯೇ ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಗೆ ಬರುತ್ತೇನೆ. ತಾವು ಸೂಕ್ತ ಜಾಗವನ್ನು ಕೊಡಿಸಿದರೆ ನಾನು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸಿಕೊಡಲು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ವೈಸ್-ಚೇರ್‌ಮನ್.—೨೪, ೨೮ ಮತ್ತು ೩೧ನೇ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಮೇಲಿನ ಚರ್ಚೆ ಮತ್ತು ಉತ್ತರ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಮುಕ್ತಾಯವಾಯಿತು. ಈಗ ನಾನು ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಈಗ ಸಭೆಯ ಮತಕ್ಕೆ ಹಾಕುತ್ತೇನೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವವೇನೆಂದರೆ,

"೩೧-೩-೧೯೮೬ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಬೇಡಿಕೆಯ ಸಂಖ್ಯೆ ೨೪, ೨೮ ಮತ್ತು ೩೧ಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಬೇಡಿಕೆಗಳ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿರುವ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಮೀರದ ಮೊಬಲಗನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಬೇಕು..."

ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಲಾಯಿತು ಮತ್ತು ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡಲಾಯಿತು

(ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಆದೇಶದ ಮೇರೆಗೆ ಮಂಜೂರಾದ ಬೇಡಿಕೆಗಳನ್ನು ಈ ಕೆಳಗೆ ನಮೂದಿಸಲಾಗಿದೆ

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ ೨೪—ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ

"ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇರೆಗೆ ೩೧-೩-೧೯೮೬ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆಗಳಿಗೆ ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೩,೪೮ ೯೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದು.

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ ೨೮—ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ

"ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇರೆಗೆ ೩೧-೩-೧೯೮೬ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೧,೦೦,೮೦,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೧೧,೩೨,೫೫,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದು.

ಅಭಿಯಾಚನೆ ಕ್ರಮಾಂಕ ೩೧—ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣ (ಸರ್ಕಾರಿ ನಿವಾಸದ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು)

"ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನ ಮೇರೆಗೆ ೩೧-೩-೧೯೮೬ರಂದು ಕೊನೆಗೊಳ್ಳುವ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಗೃಹನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ (ಸರ್ಕಾರಿ ನಿವಾಸದ ಕಟ್ಟಡಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು) ಸಂದಾಯ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕಂಥ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ವಹಿಸಲು ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ರಾಜಸ್ವ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೨೦ ೮೦,೭೮,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಮತ್ತು ಬಂಡವಾಳ ಖಾತೆಯಲ್ಲಿ ೭,೭೭,೯೯,೦೦೦ ರೂ.ಗಳಿಗಿಂತ ಮೀರದ ಮೊತ್ತವನ್ನು ಲೇಖಾನುದಾನದಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಮೊತ್ತವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದು.

ನಿಯಮ ೭೮ರ ಮೇರೆಗೆ ಚರ್ಚೆ

ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಪಣಂಬೂರು ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ರಕ್ಷಿತ ಪ್ರದೇಶವಾದ ಹೊಸ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರು ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಿ ಆರಕ್ಷಕರು ನಡೆಸಿದ ದೌರ್ಜನ್ಯಗಳ ಬಗ್ಗೆ

ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್.—ಈಗ ೭೮ನೇ ನಿಯಮದ ಮೇರೆಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮಹತ್ವದ ಜರೂರು ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಅಲ್ಪ ಕಾಲಾವಧಿ ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ನಡೆಸುವುದು.

ಶ್ರೀ ವೇದಾಂತ ಹೆಮ್ಮಿಗೆ (ಕೃಷ್ಣರಾಜ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಒಂದು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ವಿಷಯವನ್ನು ಈ ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದೇನೆಂದರೆ, ಈ ಸರ್ಕಾರದ ನೈತಿಕತೆ ರಾಜಕೀಯ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹಾಗೂ ಗೃಹಖಾತೆಯ ಮೇಲೆ ಒಂದು ರೀತಿಯ ತೇಜೋವಧೆ ಮಾಡಿರುವಂತಹ ಐ.ಎ.ಎಸ್. ಅಧಿಕಾರಿ ಒಬ್ಬರ ಬಗ್ಗೆ ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ತಾವು ನನಗೆ ೫ ನಿಮಿಷಗಳ ಕಾಲವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು.

ವೈಸ್ ಚೇರ್‌ಮನ್.—ನಿಮ್ಮ ಹೆಸರೂ ಸಹ ಈ ಪಟ್ಟಿಯಲ್ಲಿದೆ. ನಿಮಗೂ ಸಹ ಇದರ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್ ಬಂಗಾರಪ್ಪ.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈಗಾಗಲೇ ಎಂಟೂವರೆ ಗಂಟೆಯಾಗಿದೆ. ಈ ಒಂದು ವಿಷಯದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಲು ಎರಡರಿಂದ ಎರಡೂವರೆ ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಸಮಯ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅನೇಕ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದರ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವವರಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ನಾನು ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅದೇನಂತರೆ, ನಾಳೆ ದಿವಸ ಕಂದಾಯ ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಗಳ ಮೇಲಿನ